

БЮЛЛЕТЕНЬ

ФИНАНСОВОГО И ХОЗЯЙСТВЕННОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

№ 33

16 августа 1929 г.

К-п Врещ-3

СОДЕРЖАНИЕ

К/зв + С/б - 5

Архива садов - 7

	Стр.		Стр.
Государственное устройство и управление	—	Кооперация	—
Финансы:		Транспорт и связь	9
Бюджет, деньги и госкредит	1	Коммунальное хозяйство	—
Налоги и сборы	2	Труд и соцстрах:	
Акциз	—	Труд	41
Неналоговые доходы	—	Социальное страхование	43
Кредит и банки	3	Гражданское право и процесс	—
Промышленность	4	Уголовное право и процесс	—
Торговля:		Судоустройство	—
Внутренняя торговля	5	Разные постановления	43
Внешняя торговля	—	Постановления Моссовета	—
Таможенные правила	—	Судебная практика	—
Земля и сельское хозяйство	7	Алфавит	—
Сельхозналог	9		

Крест/право

*Временный
контр/каши
42*

Кодекс раз/мерен - 9

Бюл. Фин. Хоз. Зак. 1/43
3339
Ленинград, 2. Б. Московская,
8 кв. Пруд.
А.В. Венедиктову.
1923.

К СВЕДЕНИЮ ПОДПИСЧИКОВ

Вышел сводный алфавитный указатель к „Бюллетеню Финансового и Хозяйственного Законодательства за 1-е полугодие 1929 г.

Цена—1 руб.

БЮЛЛЕТЕНЬ ФИНАНСОВОГО И ХОЗЯЙСТВЕННОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА

16 августа 1929 г.

Выходит раз в неделю

№ 33

Ф и н а н с ы

Бюджет, деньги и государствен- ный кредит

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ВЦИК И СНК РСФСР

о порядке распределения штрафных сумм, взыска-
ваемых за неспасу хлеба.

В дополнение к постановлению Всероссий-
ского Центрального Исполнительного Комите-
та и Совета Народных Комиссаров РСФСР от
28 июня 1929 г. о расширении прав местных
советов в отношении содействия выполнению
общегосударственных заданий и планов («Из-
вестия ЦИК СССР и ВЦИК» № 146 от 29/VI
1929 г.)¹⁾, Всероссийский Центральный Испол-
нительный Комитет и Совет Народных Комис-
саров РСФСР постановляют:

Из штрафных сумм, взыскиваемых с от-
дельных хозяйств, не выполняющих принятого
общим собранием граждан (сельским сходом)
постановления о выполнении в порядке само-
обязательства всем селом хлебозаготовитель-
ного плана и уклоняющихся от сдачи хлеба,
должно производиться обязательное отчисле-
ние 25 проц. в соответствующие фонды коопе-
рирования и коллективизации деревенской бед-
ноты, как в том случае, когда штраф нало-
жен в административном порядке (сельским
советом), так и в тех случаях, когда штраф
наложен судом (в порядке ст. 61 Уголовного
Кодекса РСФСР), с обращением остальных
75 проц. в доход местного бюджета.

Председатель ВЦИК М. Калинин.

Зам. Председателя СНК РСФСР А. Смирнов.

Секретарь ВЦИК А. Киселев.

Москва, Кремль, 5 августа 1929 г.

(Изв. ЦИК 7/VIII—29 г. № 179).

ПОСТАНОВЛЕНИЕ СНК РСФСР

о порядке исчисления административно-управ-
ленческих расходов на 1929/1930 бюджетный
год по сметам ведомств и учреждений, состоя-
щих на государственном бюджете РСФСР.

Совет Народных Комиссаров РСФСР по-
становляет:

1. Административно-управленческие расхо-
ды, предусматриваемые по сметам ведомств и
учреждений, состоящих на государственном

бюджете РСФСР, на 1929/1930 бюджетный год,
должны быть сокращены по сравнению с со-
ответствующими ассигнованиями по сметам на
1928/1929 бюджетный год за счет проведенных
в 1928/1929 бюджетном году и подлежащих
проведению в 1929/1930 бюджетном году меро-
приятий по рационализации аппарата и осуще-
ствлению режима экономии.

2. При определении общего размера адми-
нистративно-управленческих расходов указан-
ных в ст. 1 ведомств и учреждений на 1928/29
бюджетный год, из общей суммы соответству-
ющих ассигнований исключаются расходы, вы-
званные потребностями только данного года
и не возобновляющиеся в предстоящем году, а
также расходы, прекращающиеся вследствие
передачи функций учреждений или финанси-
рования мероприятий другим ведомствам и
учреждениям.

3. Ассигнования на такие административно-
управленческие расходы, которые отсутствова-
ли в сметах на 1928/1929 год, могут быть вне-
сены в сметы ведомств и учреждений, состоя-
щих на государственном бюджете РСФСР,
лишь при наличии соответствующих постано-
влений законодательных органов РСФСР.

4. Общая сумма всех ассигнований на адми-
нистративно-управленческие расходы в 1929/30
бюджетном году по сметам всех ведомств и
учреждений, состоящих на государственном
бюджете РСФСР, включая ассигнования на но-
вые расходы (ст. 3), ни в коем случае не дол-
жна превышать общей суммы сметных назна-
чений на административно-управленческие рас-
ходы по государственному бюджету РСФСР
на 1928/1929 бюджетный год.

5. Правила ст.ст. 1—4 настоящего постано-
вления являются обязательными и при состав-
лении смет специальных и целевых средств.

6. Поручить Народному Комиссариату Фи-
нансов РСФСР совместно с Народным Комис-
сариатом Рабоче-Крестьянской Инспекции
РСФСР в недельный срок издать инструкцию
по применению настоящего постановления.

Зам. Председателя СНК РСФСР

А. Смирнов.

Управделами СНК РСФСР Смольянинов.

Москва, Кремль, 15 июля 1929 г.

(Изв. ЦИК 9/VIII—29 г. № 181).

¹⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 27—29 г., стр. 9.

Опубликована:

Инструкция, утвержденная НКФ и НКТорг-ом СССР 5 июля 1929 г. о порядке продажи лицам, приехавшим в СССР в целях временного проживания, а также вывоза ими за границу предметов старины и искусства, изделий из драгоценных металлов и камней, ковров ручной выделки, кустарных и художественных изделий (П. и Р. НКФ РСФСР 2/VIII—29 г. № 24Г, стр. 17).

Налоги и сборы

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ЦИК и СНК СССР

о дополнении положения о государственном промысловом налоге.

Центральный Исполнительный Комитет и Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляют:

1. Дополнить положение о государственном промысловом налоге от 10 августа 1928 г. (Собр. Зак. Союза ССР 1928 г. № 50, ст. 443) ¹⁾ статьей 58¹ в следующей редакции:

«58¹. За непредъявление налогового надзору регистрационных удостоверений, квитанций в уплате налога и других документов, необходимых для проверки торговли и промыслов (ст. 45), а равно за непредъявление лицами, производящими в сельских местностях скупку всякого рода товаров, регистрационных удостоверений для отметки в районный (волостной) исполнительный комитет, в районе которого производится скупка (ст. 46), налагается, в зависимости от того, кем совершено нарушение, штраф в размере не свыше одной пятой указанных в ст.ст. 53, 54, 55 и 56 взысканий».

2. Изложить пункт «а» ст. 63 того же положения в следующей редакции:

а) указанные в ст.ст. 53, 54, 55, 56, 58, 58¹ и 61 окружными (губернскими) финансовыми отделами или, по постановлениям народных комиссариатов финансов союзных республик, уездными (и соответствующими им) финансовыми отделами».

Председатель ЦИК СССР Г. Мусабеков.

Зам. Председателя СНК СССР В. Шмидт.

И. о. Секретаря ЦИК СССР С. Чуцкаев.

Москва, Кремль, 17 июля 1929 г.

(Изв. ЦИК 9/VIII—29 г. № 181).

ПОСТАНОВЛЕНИЕ НКФ СССР ОТ 31 ИЮЛЯ 1929 г. № 595

об изменении порядка уплаты авансов частными ярмарочными предприятиями на Нижегородской ярмарке 1929 года.

В изменение своего постановления от 13 июня 1929 г. № 506 о порядке и сроках уплаты промыслового налога частными ярмарочными предприятиями на Нижегородской ярмарке (Изв. НКФ СССР 1929 г. № 36, стр. 741) ²⁾, Народный Комиссариат Финансов Союза ССР, по соглашению с Народным Комиссариатом Внешней и Внутренней Торговли Союза ССР

и Высшим Советом Народного Хозяйства Союза ССР, постановляет:

Изложить п. 3 упомянутого постановления в следующей редакции:

«Исчисленный аванс (п. 2) вносится в три срока: при выборке регистрационного удостоверения, не позднее 20 августа и не позднее 5 сентября.

В первый из указанных сроков уплачивается $\frac{1}{5}$ а в два остальных срока по $\frac{2}{5}$ общей суммы исчисленного аванса.

Предприятия, открываемые после 19 августа, вносят аванс равными долями в два срока: при выборке регистрационного удостоверения и через 10 дней после открытия предприятия.

Если предприятие закончит свои операции ранее последнего срока уплаты аванса, вся недо внесенная сумма аванса вносится немедленно».

Наркомфин СССР Н. Брюханов.

Пом. Нач. Упр. Госналогами Гордеев.

(Изв. НКФ 8/VIII—29 г. № 44, стр. 911).

ПОСТАНОВЛЕНИЕ НКФ СССР ОТ 1 АВГУСТА 1929 г. № 599

о льготах по промналогу акц. о-ву «Металлосклад».

На основании ст. 40 Положения о государственном промысловом налоге 10 августа 1928 г. Народный Комиссариат Финансов Союза ССР постановляет:

Продолжить по 30 сентября 1929 г. действие льготы, предоставленной акционерному обществу «Металлосклад» п. 7 постановления НКФ Союза ССР от 31 декабря 1928 г. за № 214 о льготах и изъятиях по государственному промысловому налогу (Сист. Собр., т. III, № 373) ¹⁾.

Замнаркомфин СССР М. Фрумкин.

Пом. Нач. Упр. Госналогами Гордеев.

(Изв. НКФ 8/VIII—29 г. № 44, стр. 911).

ПОСТАНОВЛЕНИЕ СНК СССР

об изменении ст. 1 постановления Совета Народных Комиссаров Союза ССР о сроках уплаты государственного подоходного налога в 1928/29 и 1929/30 гг. для физических лиц, облагаемых по расписанию № 3 ставок подоходного налога.

Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:

Изложить п. «в» ст. 1 постановления Совета Народных Комиссаров Союза ССР о сроках уплаты государственного подоходного налога в 1928/29 и 1929/30 гг. для физических лиц, облагаемых по расписанию № 3 ставок подоходного налога (Собр. Зак. Союза ССР 1928 г. № 58, ст. 520) ²⁾, в следующей редакции:

«в) 15 августа 1929 года вносится аванс в счет оклада 1929/1930 г. в размере 50 проц. оклада 1928/29 года».

Зам. Председателя СНК СССР В. Шмидт.

Зам. Управделами СНК СССР и СТО

И. Мирошников.

Москва, Кремль, 23 июля 1929 г.

(Изв. ЦИК 10/VIII—29 г. № 182).

¹⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 34—28 г., стр. 1526 и (поправка) № 44—28 г., стр. 2054.

²⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 26—29 г., стр. 4.

¹⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 4—29 г., стр. 3.

²⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 38—28 г., стр. 1751.

ПОСТАНОВЛЕНИЕ НКФ РСФСР ОТ 23 ИЮЛЯ 1929 г. № 331

об изменении срока уплаты авансов по подоходному налогу лицами, впервые облагаемыми по расписанию ставок № 3.

На основании ст.ст. 12 и 12¹ Положения о государственном подоходном налоге от 14/XII 1927 г. ¹), НКФ РСФСР постановляет:

Физические лица, впервые привлекаемые к платежу подоходного налога по расписанию ставок № 3, уплачивают авансы этого налога, предусмотренные ст. 12¹ Положения от 14/XII 1927 г. в редакции пост. ЦИК и СНК СССР от 12/IX 1928 г. (С. З. 1928 г. № 58, ст. 515) ²), на основании результатов месячной деятельности предприятий в сроки: 25% — в течение двух недель после вручения платежной книжки, 25% — в течение 1½ месяцев и последние 25% — в течение 2½ месяцев после того же срока

С изданием настоящего постановления отменяются: а) постановление НКФ РСФСР от 5/III 1929 г. № 143 об изменении срока уплаты авансов по подоходному налогу владельцами сезонных предприятий в курортных местностях Северо-Кавказского края и Крымской АССР (П. и Р. 1929 г. № 15А/223, стр. 9) ³) и б) постановление НКФ РСФСР от 11/VI 1929 г.

№ 304 об изменении срока уплаты авансов по подоходному налогу физическими лицами, впервые облагаемыми по расписанию ставок № 3 (П. и Р. 1929 г. № 19А/234, стр. 2) ¹).

За Наркомфина РСФСР П. Федоров.

Налог. Упр.: Князев, Смарагдов.

(П. и Р. НКФ РСФСР 6/VIII—29 г. № 22А, стр. 6).

ПОСТАНОВЛЕНИЕ НКФ РСФСР ОТ 27 ИЮЛЯ 1929 г. № 332

о сроках уплаты подоходного налога курортами и курортными трестами.

В изменение циркуляра от 7/VI—29 г. № 683 об обложении подоходным налогом курортов и курортных трестов (П. и Р. 1929 г., № 18А/233, стр. 2) ¹), НКФ РСФСР по согласованию с Наркомздравом РСФСР постановляет:

Установить сроки уплаты подоходного налога курортами и курортными трестами за текущий год 10/VIII и 10/IX 1929 г. равными долями.

За Наркомфина РСФСР П. Федоров.

Налог. Упр.: Князев, Кареев.

(П. и Р. НКФ РСФСР 6/VIII—29 г. № 22А, стр. 7).

Кредит и банки

ПОСТАНОВЛЕНИЕ СНК СССР

о дополнении постановления Совета Народных Комиссаров Союза ССР о порядке выдачи и погашения ссуд переселенцам, водворяемым на переселенческие фонды общесоюзного значения.

Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:

Дополнить ст. 6 постановления Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 31 декабря 1927 года о порядке выдачи и погашения ссуд переселенцам, водворяемым на переселенческие фонды общесоюзного значения (Собр. Зак. Союза ССР 1928 г. № 6, ст. 56) ¹), применением в следующей редакции:

«Примечание. По ссудам, выданным переселенцам до издания настоящего постановления, проценты взимаются в размере, обусловленном ссудными обязательствами, за время со дня выдачи ссуд до 1 октября 1928 года. При этом, если уплаченная общая сумма процентов равна или превышает 3½%, то от дальнейшей уплаты этих процентов заемщики освобождаются до окончательного срока погашения взятой ими ссуды; если же заемщиками уплачено менее 3½%, то с них взимается лишь недостающая до 3½% сумма».

Зам. Председателя СНК СССР В. Шмидт.

Зам. Управделами СНК СССР и СТО

И. Мирошников.

Москва, Кремль, 19 марта 1929 г.

(С. З. С. 26/VII—29 г. № 43, ст. 380).

ИНСТРУКЦИЯ НКФ, НКЮ И НКВД РСФСР ОТ 5 ИЮЛЯ 1929 г. № 30

по применению постановления ВЦИК и СНК РСФСР от 18 февраля 1929 г. «О мероприятиях по обеспечению поступлений платежей за проданные в рассрочку с.х. машины и орудия».

1. На основании постановления ВЦИК и СНК РСФСР от 18 февраля 1929 г. ¹) взыскание в беспорочном порядке, установленном для взимания налогов, производится по обязательствам за купленные в рассрочку сельскохозяйственные машины и орудия (машинные обязательства), независимо от того, облечены ли они в форму, предписанную циркуляром НКЮ № 122 1926 г. ²), или в форму обычного ссудного обязательства, установленную НКЮ в циркуляре № 42 1925 г., если текст этого последнего обязательства содержит указания, что платежи следуют за машины и орудия, купленные с рассрочкой платежа, или если указано, что ссуда взята на покупку машин.

2. Для взыскания в указанном выше порядке задолженности по машинным обязательствам, учреждения с.х. кредита — собственники обязательств — сопровождают их в с.х. кредитные товарищества по месту жительства должников.

Если машинные обязательства находятся на ответственном хранении машиноснабжающих организаций, последние направляют эти обязательства в соответствующие с.х. кредитные товарищества по указаниям учреждений с.х. кредита — собственников.

¹) См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 1—28 г., стр. 12.

²) См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 38—28 г., стр. 1749.

³) См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 17—29 г., стр. 3.

⁴) См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 5—28 г., стр. 203.

¹) См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 27—29 г., стр. 3.

²) См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 28—29 г., стр. 2.

³) См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 9—29 г., стр. 7.

⁴) См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 33—26 г., стр. 1345.

3. Взыскание подлежащей получению суммы осуществляется с.х. кредитным товариществом следующим порядком:

а) по каждой претензии составляется с.х. кредитным товариществом ордер (с копией), который должен содержать в себе наименование должника, его адрес, сумму, подлежащую взысканию, срок и размер процентов и пени, а также ссылку на постановление ВЦИК и СНК РСФСР от 18 февраля 1929 г., на основании которого производится взыскание; б) означенный ордер должен быть подписан правлением с.х. кредитного товарищества и снабжен печатью. Копия ордера должна быть оставлена в делах с.х. кредитного товарищества; в) к означенному ордеру при передаче для взыскания прилагается подлинное машинное обязательство.

4. Взыскание по машинным обязательствам, снабженным ордерами, производится сельскими советами по поручению районных или волостных исполнительных комитетов, а в городских поселениях — соответствующими органами.

5. Все действия по взысканию платежей по означенным документам: производство описей, продажа с публичного торга имущества должников и проч. производятся в порядке взыскания единого сельскохозяйственного налога. О взысканных суммах делается отметка органами взыскания на подлинных обязательствах.

6. Все исполнительные действия по взысканию означенных платежей должны быть производимы сельскими советами в срочном порядке.

7. С изданием настоящей инструкции считается отмененной и потерявшей силу инструкция, утвержденная НКЮ, НКФ и НКВнуделом РСФСР, № 16 от 28 февраля 1929 года, опубликованная в Пост. и Расп. НКФ РСФСР № 9В/211 1929 г. ¹⁾

Наркомюст РСФСР Н. Янсон.

За Наркомфина РСФСР П. Федоров.

Наркомвнудел РСФСР В. Толмачев.

(П. и Р. НКФ РСФСР 22/VII—29 г. № 16В, стр. 21).

Промышленность

ПОСТАНОВЛЕНИЕ СНК СССР

об изменении постановления Центрального Исполнительного Комитета и Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 4 января 1928 года о порядке утверждения проектов непромышленного строительства.

На основании постановления Центрального Исполнительного Комитета и Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 6 июня 1928 года об установлении Советом Народных Комиссаров Союза ССР порядка утверждения проектов по капитальному строительству (Собр. Зак. Союза ССР 1928 г. № 34, ст. 306) ¹⁾ Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:

Изложить ст. 2 постановления Центрального Исполнительного Комитета и Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 4 января 1928 г. о порядке утверждения проектов непромышленного строительства (Собр. Зак. Союза ССР 1928 г. № 53, ст. 477) ²⁾ в следующей редакции:

«2. Порядок утверждения проектов:

а) промышленного строительства и строительства электрических станций, б) строительства, производимого государственными организациями, подведомственными Народному Комиссариату Внешней и Внутренней Торговли Союза ССР, народным комиссариатам союзных республик и их местным органам, смешанными торговыми акционерными обществами, а также потребительской, сельскохозяйственной и промысловой кооперацией, в) транспортного строительства, осуществляемого Народным Комиссариатом Путей Сообщения, г) строительства, осуществляемого Народным Комиссариатом Почт и Телеграфов, д) ирригационного и связанных с ним других видов водохозяйствен-

ного строительства, е) дорожного строительства — устанавливается особыми узаконениями».

Зам. Председателя СНК СССР В. Шмидт.
Управделами СНК СССР и СТО
Н. Горбунов.

Москва, Кремль, 3 июля 1929 г.

(С. З. С. 26/VII—29 г. № 43, ст. 381).

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ЭКОСО РСФСР

о непромышленном строительстве в 1928/29 г.

В дополнение постановления Экономического Совета РСФСР от 16 марта 1929 года о подготовке к строительному сезону 1929 года и мероприятиях по расширению промышленности строительных материалов (Собр. Узак. 1929 г. № 29, ст. 311) ³⁾ Экономический Совет РСФСР постановляет:

1. Предложить ведомствам и организациям, не имевшим к 1 июня 1929 года утвержденных проектов непромышленного строительства на 1928/29 год, выявить причины неподготовленности проектирования этого строительства и в двухнедельный срок сообщить об этом Строительной комиссии РСФСР.

2. Предложить Всероссийскому центральному союзу потребительских обществ обеспечить строительными материалами наравне со строительством кооперативной сети также и строительство предприятий общественного питания в той части, которая подлежит осуществлению в 1928/29 году.

3. В виду чрезвычайной важности своевременного строительства хлебозаводов возложить на правление Всероссийского центрального союза потребительских обществ ответственность за своевременное осуществление намеченного строительства хлебозаводов в течение кратчайшего срока.

¹⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 27—28 г., стр. 1174.

²⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 5—28 г., стр. 205 и № 39—28 г., стр. 1799.

³⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 17—29 г., стр. 5.

⁴⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 14—29 г., стр. 22.

4. Предложить Народному Комиссариату Торговли РСФСР дать указания состоящему при нем постоянному совещанию по выявлению и распределению основных дефицитных строительных материалов, а также краевым, областным и губернским исполнительным комитетам и народным комиссариатам торговли автономных республик об использовании материалов, остающихся от строительства, перенесенного в план 1929/30 года, на другие строительства, производящиеся в текущем году, и в первую очередь — на те из них, которые обеспечены всем необходимым для производства работ в текущем году.

5. Предложить народным комиссариатам и другим центральным учреждениям РСФСР, а также местным исполнительным комитетам принять решительные меры к скорейшему рассмотрению и утверждению проектов по тем строительствам, которые оставлены условно в плане строительства на 1928/29 год.

Зам. Председателя ЭКОСО РСФСР
Т. Рыскулов.

Зам. Управделами ЭКОСО РСФСР
В. Усиевич.

Москва, Кремль, 1 августа 1929 г.
(Эк. Ж. 10/VIII—29 г. № 182).

Опубликованы:

Постановление НКТорга СССР от 26 июня 1929 г. о введении в действие максимально-предельных норм естественной убыли строительных материалов при хранении на складах, постройках и т. п. местах и при авто-гужевых перевозках (Сов. Торг., прилож. 25/VII—29 г. № 41, стр. 2).

— Инструкция КомСТО по строительству от 22 июля 1929 г. по учету строительства и промышленности строительных материалов (Эк. Ж. 3/VIII—29 г. № 176).

— Перечень, изданный КомСТО по строительству 19 июня 1929 г., основных требований, которым должны удовлетворять проекты оснований и фундаментов под сооружения (Эк. Ж. 3/VIII—29 г. № 176).

— Инструкция Стройкома РСФСР от 21 мая 1929 г. о порядке составления и публикации порайонных лимитов стоимости главнейших видов строительных работ по укрупненным измерителям (Бюлл. КомСТО № 7, стр. 235).

Т о р г о в л я

Внутренняя торговля

ПОСТАНОВЛЕНИЕ СНК РСФСР

о гарнцевом сборе в кампанию 1929/30 года.

В соответствии с постановлением Центрального Исполнительного Комитета и Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 17 июля 1929 года о гарнцевом сборе («Известия ЦИК СССР и ВЦИК» от 24 июля 1929 года № 167)¹⁾, в дополнение и изменение постановления Совета Народных Комиссаров РСФСР от 29 июня 1929 года о гарнцевом сборе на 1929/30 год («Известия Центрального Исполнительного Комитета Союза ССР и Всероссийского Центрального Исполнительного Комитета» от 30 июня 1929 года № 147)²⁾, Совет Народных Комиссаров РСФСР постановляет:

1. Установить плату за помол зерна и за переработку его в крупу, а также за переработку маслосемян исключительно в натуральной форме (гарнцевый сбор) по всей территории Российской Социалистической Федеративной Советской Республики для всех мельниц, мукомольно-крупяных и маслобойных предприятий как государственных, так и кооперативных, общественных и частных, независимо от вида их оборудования, производительности и мощности.

2. Руководство и регулирование проведения гарнцевого сбора в пределах РСФСР осуществляется Народным Комиссариатом Торговли РСФСР в соответствии с директивами Народного Комиссариата Внешней и Внутренней Торговли Союза ССР.

3. Народному Комиссариату Торговли РСФСР, в соответствии с директивами Народ-

ного Комиссариата Внешней и Внутренней Торговли Союза ССР, предоставляется право освобождать отдельные ведомства и отдельные государственные, кооперативные и общественные организации от уплаты гарнцевого сбора с тем, что за помол зерна в муку и за переработку его в крупу, а также за переработку маслосемян эти организации будут платить в денежной форме.

4. Ставки гарнцевого сбора (натуральной платы за помол зерна) по отдельным районам для мукомольно-крупяных и маслобойных предприятий устанавливаются советами народных комиссаров автономных республик, краевыми, областными и губернскими исполнительными комитетами в соответствии с вышеуказанным постановлением Совета Народных Комиссаров РСФСР от 29 июня 1929 года и постановлением Экономического Совета РСФСР от 11 июля 1929 года.

5. Часть гарнцевого сбора, собираемого в производящих районах РСФСР, в размерах, определяемых для каждого района Народным Комиссариатом Торговли РСФСР, оставляется в распоряжении народных комиссариатов торговли автономных республик, краевых и областных отделов торговли для целей покрытия местных нужд и для снабжения деревенской бедноты. Для тех же целей остается в распоряжении отделов торговли в потребляющей полосе весь гарнцевый хлеб, собранный в потребляющих районах РСФСР.

Правило настоящей статьи не распространяется на маслосемена, которые полностью поступают в централизованные ресурсы.

6. Владельцы и арендаторы мельниц, мукомольно-крупяных и маслобойных предприятий обязаны сдавать весь гарнцевый сбор акционерному обществу «Союзхлеб» по ценам, уста-

¹⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 31—29 г., стр. 12.

²⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 27—29 г., стр. 10.

новленным Народным Комиссариатом Торговли РСФСР на основе директив Народного Комиссариата Внешней и Внутренней Торговли Союза ССР.

В тех местах, где акционерное общество «Союзхлеб» не имеет вовсе хлебозаготовительного аппарата или имеет недостаточный хлебозаготовительный аппарат, «Союзхлеб» заключает соглашения с соответствующими кооперативными организациями или государственными органами об осуществлении ими функций по приемке гарцевого сбора.

7. Возмещение расходов по собиранию и хранению гарцевого сбора привлеченными к этой работе кооперативными организациями и государственными органами, а также уплата им комиссионного вознаграждения производится в размерах и в порядке, устанавливаемых Народным Комиссариатом Торговли РСФСР по директивам Народного Комиссариата Внешней и Внутренней Торговли Союза ССР.

8. Акционерное общество «Союзхлеб», по соглашению с окружными или соответствующими им органами регулирования торговли, определяет для каждого отдельного предприятия (ст. 1) минимальный размер гарцевого сбора, подлежащего сдаче в течение сельскохозяйственного года, с указанием культуры и сроков сдачи, о чем предприятиям посылаются специальные извещения.

9. В случае несдачи гарцевого сбора в надлежащем размере, культурах и в установленные сроки гарцевый сбор распоряжениями окружных или соответствующих им отделов торговли взыскивается натурой в беспорном порядке.

10. В случае, если в процессе беспорного взыскания у владельцев и арендаторов предприятий — частных лиц — гарцевого сбора в натуре не окажется, с указанных владельцев и арендаторов предприятий взыскивается в беспорном же порядке распоряжением окружных или соответствующих им отделов торговли, взамен гарцевого сбора в натуре, денежный штраф в размере не менее двукратной и не более пятикратной стоимости причитающегося в натуре гарцевого сбора.

11. Владельцы и арендаторы мукомольно-крупяных и маслособойных предприятий могут обжаловать в окружной или соответствующий отдел торговли размер гарцевого сбора, определенный для них в соответствии со статьей 8, в двухнедельный срок со дня вручения им извещения. Обжалование в указанном порядке не освобождает владельцев и арендаторов мукомольно-крупяных и маслособойных предприятий от обязанности внести причитающийся с них гарцевый сбор, если о приостановлении нет специального постановления того отдела торговли, куда была направлена жалоба.

12. За нарушения положения о гарцевом сборе устанавливается ответственность: а) для должностных лиц государственных, кооперативных и иных общественных предприятий, упомянутых в ст. 1, — при первичных нарушениях, — дисциплинарные взыскания в порядке подчиненности, на основании распоряжения соответствующих органов регулирования торговли, обязательных к исполнению; при повторных же или злостных нарушениях — в уголовном порядке по соответствующим статьям Уголовного Кодекса РСФСР; б) для частных лиц — владельцев и арендаторов соответствующих

предприятий — при первичных нарушениях — штраф в размере до 500 рублей, налагаемый в административном порядке заведующим окружным (или соответствующим ему) отделом торговли; при повторных же или злостных нарушениях — в уголовном порядке по соответствующим статьям Уголовного Кодекса РСФСР, с применением судом, в качестве основной или дополнительной меры социальной защиты, штрафа от 500 до 3.000 рублей.

13. В случае злостного закрытия собственниками своих предприятий, в целях уклонения от сдачи гарцевого сбора, эти частные предприятия по решению суда могут изыматься из владения означенных лиц в соответствии с законодательством РСФСР.

14. В случае, если частные арендаторы предприятий, указанных в статье 1, не сдают гарцевого сбора или злостно приостанавливают работу предприятий с целью уклонения от сдачи такового, то арендные договоры с вышеозначенными лицами могут быть расторгнуты судом в соответствии с законодательством РСФСР.

15. Народному Комиссариату Торговли РСФСР поручается издать в трехдневный срок инструкцию по применению настоящего постановления, согласовав ее в соответствующей части с Народным Комиссариатом Юстиции РСФСР.

Зам. Председателя СНК РСФСР

Т. Рыскулов.

Зам. Управделами СНК РСФСР В. Усиевич.
Москва, Кремль, 6 августа 1929 г.

(Изв. ЦИК 7/VIII—29 г. № 179).

ЦИРКУЛЯР НКТОРГА СССР ОТ 11 ИЮЛЯ 1929 г. № 874

об отчислении 1½% — из 12% накладки на торгово-организационные расходы машиноснабжающих организаций при продаже с.х. инвентаря на создание фонда — на техпомощь и организацию ремонтной сети с.х. машин и орудий.

На основании постановления Совета Труда и Обороны от 7/VI 1929 г. (прот. № 20/418), постановления НК РКИ СССР от 22/II 1929 г. (прот. № 4, п. 2) и постановлений Комитета по регулированию с.х. машиноснабжения от 26/IV 1929 г. и 9 июля 1929 г., сообщается, что из 12% накладки на торгово-организационные расходы машиноснабжающих организаций при продаже с.х. машин и орудий, установленной постановлением СНК СССР от 6 мая 1925 г., НКТОРгам союзных республик надлежит с 15 мая с. г. установить обязательное отчисление в размере 1½% в фонд на техпомощь и организацию ремонтной сети с.х. машин и орудий машиноснабжающими организациями, каковое к началу каждого квартала за истекший передается ими республиканским с.х. банкам. Изложенное НКТОРГ СССР просит принять к исполнению.

Замнаркомторг СССР Максимов.

Зам. Нач. Упр. Промтоваров Рабинович.

За Пом. Нач. Адм.-Орг. Упр. Семенов.

(Сов. Торг., прилож. 25/VII—29 г. № 41, стр. 26).

ЦИРКУЛЯР НКТОРГА РСФСР ОТ 19 ИЮНЯ 1929 г. № 228/6111/1104

о заготовке кожсырья агентами заготовительных организаций по сборке утильсырья.

Всем Наркомторгам АССР, край-, обл- и губторготделам.

Наркомторг РСФСР имеет сведения о том, что некоторые из заготавливающих утильсырье организаций выдают своим агентам-сборщикам удостоверения, в которых указано, что эти агенты имеют право заготовки, попутно с утильсырьем, также и разных видов кожсырья, в частности опойка.

Наркомторг РСФСР разъясняет, что заготовка кожсырья должна производиться специальным аппаратом, и сборщикам утильсырья право покупки кожсырья не предоставлено.

Поэтому вам надлежит принять нужные меры к действительному недопущению скупки кожсырья агентами по сбору утильсырья, если таковая скупка (независимо от видов и качества кожсырья) в вашем районе имеет место.

Чл. Колл. НКТорга РСФСР Барматунов.

Пом. Управделами Ширяев.

(Сов. Торг., прилож. 20/VII—29 г. № 40, стр. 20).

Опубликованы:

Постановление НКТорга РСФСР от 8 июля 1929 г. о ценах на хлопчатобумажную вату Всекоопинсоюза (выработки артели «Сомхим» (Сов. Торг., прилож. 20/VII—29 г. № 40, стр. 16).

— Постановление НКТорга СССР от 29 июля 1929 г. об изменении ширины льняных товаров, установленных постановлением НКТорга СССР от 14 февраля 1927 г.¹⁾ Настоящее постановление вводится в действие со дня его опубликования (Эк. Ж. 4/VIII—29 г. № 177).

— Постановление НКТорга СССР от 16 июля 1929 г. об утверждении с 1 октября 1929 г. расценки на кожсырье разных сортов и различных способов консервирования (Сов. Торг., прилож. 25/VII—29 г. № 41, стр. 19).

— Постановление НКТорга СССР от 30 июня 1929 г. об изменении постановления Наркомторга СССР от 24 сентября 1928 г. о нормировании расходов по заготовке

кожевенного сырья и надбавок при сдаче потребителям¹⁾ (Сов. Торг., прилож. 25/VII—29 г. № 41, стр. 3).

— Постановление НКТорга СССР от 16 июля 1929 г. об утверждении положения о стандартной камере по кожсырью при НКТорге СССР (Сов. Торг., прилож. 25/VII—29 г. № 41, стр. 17).

— Постановление НКТорга СССР от 16 июля 1929 г. об утверждении временного стандарта на кожевенное сырье (Сов. Торг., прилож. 25/VII—29 г. № 41, стр. 18).

— Постановление НКТорга РСФСР от 5 июля 1929 г. об утверждении предельных оптовых отпускных цен мехообработывающей промышленности на меховые товары, с введением их в действие с 5/VII—29 г. (Сов. Торг., прилож. 25/VII—29 г. № 41, стр. 21).

— Постановление НКТорга РСФСР от 28 июня 1929 г. о заготовительных ценах и авансах на семена трав при контрактации в 1929/30 г. (Сов. Торг., прилож. 20/VII—29 г. № 40, стр. 15).

— При циркуляре НКЗ РСФСР от 22 июня 1929 г. № 161/СО правила контроля за качеством семенного материала, являющегося предметом торговли на территории РСФСР, с отмену правил оптовой торговли семенами с.-х. растений, объявленных приказом НКЗ РСФСР от 24/VIII—25 г. № 211²⁾ (Бюлл. НКЗ 6/VII—29 г. № 27, стр. 18).

— При приказе НКПС от 26 июля 1929 г. № 983 договор, заключенный между издательством НКПС «Транспечать» и акц. о-вом «Всесоюзное Контрагентство Печати», о предоставлении Контрагентству Печати монопольного права торговли произведенными печатными жёлдор. транспорте (Пр. НКПС 26/VII—29 г. № 983).

— Поправка к постановлению НКТорга СССР от 23 мая 1929 г. об утверждении основного торгового прейскуранта на трикотажные изделия «Севкавтора»: следует читать «Севкавтекстильтреста»³⁾ (Сов. Торг., прилож. 25/VII—29 г. № 41, стр. 32).

Земля и сельское хозяйство

ЦИРКУЛЯР НКЗ РСФСР ОТ 14 ФЕВРАЛЯ 1928 г. № 55/33

об урегулировании использования национализированных садов.

(Циркуляр в свое время был разослан земорганам по почте без опубликования в «Бюллетене НКЗ» в виду возражений Плодовинсоюза по содержанию п. 5. В настоящее время в виду изменения редакции п. 5 по согласованию с Плодовинсоюзом циркуляр публикуется полностью).

Отчеты земорганов и специальные обследования состояния садов показывают, что большинство национализированных садов, несмотря на некоторое их улучшение в последние годы, все же находится в тяжелом состоянии, и агри-

культурные мероприятия, предусмотренные типовым договором («С.-Х. Жизнь» № 21—22 1925 г.), в очень слабой степени выполняются держателями садов.

Между тем национализированные сады, являясь как по своему составу, так и по площади наиболее ценными, должны служить агрикультурными центрами в деле правильного развития крестьянского садоводства, а также на первое время в деле снабжения городов плодами и особенно в деле кооперативного объединения бедноты.

Все это заставляет принять решительные меры к урегулированию использования нацио-

¹⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 43—28 г., стр. 2026*.

²⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 19—25 г., стр. 31.

³⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 28—29 г., стр. 14*.

¹⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 9—27 г., стр. 298.

нализированных садов и обратить серьезное внимание на их восстановление и развитие.

В этих целях Наркомзем предлагает:

1) Пересмотреть состав национализированных садов и выделить в твердую опорную сеть те из них, которые необходимы для ведения агрикультурной работы, в целях восстановления и развития крестьянского садоводства, как-то: сады-питомники, сады-маточки и пр.

Кроме сего, в опорную сеть выделить сады с ценными насаждениями, которые могут служить образцами промышленного показательно-го садового хозяйства.

2) Сады, не вошедшие в опорную сеть, включить в список подлежащих передаче в трудовое пользование.

К такого рода садам отнести:

а) мелкие обособленные садовые участки госземимущества, чистая площадь насаждений которых не превышает для нечерноземного района—3 гектаров и для черноземного—2 гектаров; б) садовые участки свыше 2—3 гектаров, если они по состоянию своих насаждений утратили всякую ценность и их целесообразно включать в плановую опорную сеть садов района; в) прочие садовые участки, которые по их территориальному расположению и заинтересованности окружающего населения целесообразно передать в порядке примечания 2 к ст. 157 Зем. Код., с использованием их на основаниях циркуляра НКЗ от 21/1 1927 г. за № 29/6-СА («С.-Х. Жизнь» № 6 1927 года) «О поселковых и групповых садах».

3) Передача в трудовое пользование указанных в п. 2 садовых участков должна производиться в первую очередь колхозам, артелям, садово-огородным товариществам, земельным обществам и, в исключительных случаях, отдельным бедняцким хозяйствам.

4) Сады с агрикультурными заданиями находятся в непосредственном пользовании земорганов или передаются ими в арендное пользование сельскохозяйственной кооперации и трестированным совхозам.

Промышленно-показательные сады передаются в арендное пользование сельскохозяйственной кооперации, хозорганам, ставящим своей задачей эксплуатацию садов и переработку их продукции, комитетам крестьянской общественной взаимопомощи. В случае невозможности использования садов по этим линиям, допускается передача их в арендное пользование учреждениям и некооперированному населению.

Примечание. Срок арендного пользования для некооперированного населения не может превышать 3 лет, при чем должно быть оговорено право земорганов на изъятие сада и ранее указанного срока и передачу его кооперированному населению.

5) Крупные промышленные сады, продукция которых вместе с продукцией садов окружающего населения целесообразно перерабатывать на месте, надлежит передавать в первую очередь госсельтрестам, а в случае невключения их в систему трестированных совхозов, передавать в аренду сельскохозяйственной кооперации и акционерному обществу Продуктопереработка. При выборе арендатора из указанных последних двух организаций земельные органы должны особо учитывать организационно-финансовое положение и состояние аппарата этих организаций на местах, отдавая пре-

имущество сельскохозяйственной кооперации. (В редакции циркуляра НКЗема от 19 июня 1929 г. за № 158.33).

6) В соответствии со ст. 5 постановления СНК РСФСР от 10/IX 1927 г. (С. У. 1927 г. № 96, ст. 637) ¹⁾, установить, как правило, сдачу садов в аренду по соглашению.

7) При сдаче садов в аренду в основу должны быть положены интересы поднятия и развития садоводства как в национализированных садах, так и в садах окружающего крестьянского населения.

8) Договоры на сдачу в аренду садов должны заключаться на основе типового договора Наркомзема.

9) Сроки вноса арендной платы по заключенным ранее договорам, не соответствующие срокам реализации урожая, должны быть пересмотрены и установлены по соглашению с арендатором в пределах, предусмотренных типовым договором.

10) При заключении договоров допускать замену денежной арендной платы обязательством арендатора по капитальным вложениям в садовое хозяйство: закладка плодородных питомников, расширение садовой площади, постройка пунктов по технической переработке, устройство защитных насаждений, изгородей и пр.

11) Производство арендатором капитальных затрат по восстановлению или улучшению сада или имеющихся в нем сооружений должно быть компенсировано долгосрочным использованием или соответствующим возмещением в случае прекращения срока договора.

12) Не допускать, как правило, сдачи садов в субаренду и продажу урожая на корню, за исключением случаев контрактиции, проводимой с-х. кооперацией и госорганами.

13) Усилить инструкторскую помощь кооперативным организациям, арендующим сады, и усилить контроль за всеми арендаторами в деле проведения необходимых садовых работ.

14) Полную или выборочную ревизию выполнения обусловленных договором садовых работ приурочивать к весенним и осенним работам. В случае невыполнения арендатором обязательств по культурному ведению садоводства, кроме предъявления иска о расторжении договора, предъявлять к арендатору иск о возмещении убытков.

15) При заключении новых договоров и при контроле выполнения заключенных ранее договоров обратить особое внимание на вопросы удобрения, ухода за кроной и штамбом плодовых деревьев, борьбы с вредителями и грибными болезнями и пополнения плодовых насаждений, учитывая в каждом отдельном случае не формальное выполнение договора, а выполнение работ по существу.

16) Обратить внимание на восстановление старых садов, особенно густо насаженных, путем прореживания насаждений. Порядок и сроки прореживания насаждений (выкорчевка), а также одновременно соответствующая обрезка кроны и переправивка оставшихся деревьев должны устанавливаться для каждого сада комиссией из специалистов земорганов или вигов (риков) с участием представителей местных сельсоветов.

17) В случае выполнения коллективами принятых на себя обязательств по восстановлению

¹⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 40—27 г., стр. 1642.

садов и проведению в них агрикультурных мероприятий, эти сады, по окончании арендного срока, могут передаваться в пользование коллективам, в порядке прим. 2 к ст. 157 З. К.

18) Принять меры к выделению по линии местного общества с.х. кредита долгосрочных ссуд на восстановление основного капитала национализированных садов и краткосрочных ссуд на пополнение оборотного капитала по уходу за садами, по сбору, сбыту и переработке продуктов садоводства.

19) Земорганам вести учет садов, с указанием состава насаждений, возраста и общего их состояния, в соответствии с инструкцией по земельно-хозяйственному устройству госземлюществ.

Наркомзем РСФСР А. Смирнов.

За Нач. Управмелиозема П. Зубиетов.

Нач. Упр. Сельского Хоз. Сенин.

(Бюл. НКЗ 5/VIII—29 г. № 31, стр. 14).

О п у б л и к о в а н ы :

Постановление ЭКОСО РСФСР от 11 апреля 1929 г. об операционном плане лесного хозяйства РСФСР без автономных республик на 1928/29 т. (Бюл. НКЗ 25/V—29 г. № 21, стр. 17).

— Инструкция НКЗ и НКФ РСФСР от 13 июня 1929 г. и поправка к ней о порядке исчисления, утверждения и расходования денежного фонда для льготных и бесплатных отпусков леса трудовому населению на общественные надобности и на нужды лесного хозяйства, в отмену инструкции НКЗ и НКФ РСФСР от 17 февраля 1928 г.¹⁾ (Бюл. НКЗ 6/VII и 5/VIII—29 г. № 27, стр. 24, и № 31, стр. 16).

Сельхозналог

ЦИРКУЛЯР НКФ СССР ОТ 24 ИЮЛЯ 1929 г.
№ 582

о применении льгот по агроминимуму.

Наркомфинам Союзных Республик.

Положение о с.х. налоге от 20 февраля 1929 года (Собр. Зак. Союза ССР 1929 г. № 12, ст. 103)²⁾ издано не на один год, и поэтому

применение льгот по агроминимуму не ограничивается каким-либо сроком.

Однако, на ряду с этим необходимо иметь в виду, что: 1) крестьянство привыкло к ежегодным изменениям закона о сельхозналоге и 2) вследствие этого у него может отсутствовать уверенность в том, что льготы по агроминимуму будут сохранены и на будущий год, поскольку срок действия их, в отличие от ряда других льгот, в законе точно не оговорен.

Эти соображения создают известного рода опасения, что установленные законом налоговые льготы могут не оправдать своего стимулирующего значения в деле проведения агротехнических мероприятий.

Поэтому Наркомфин СССР предлагает вам дать категорическое предписание финорганам о том, чтобы подготовительный к осенней посевной кампании период был полностью использован для широкого разъяснения крестьянству о сохранении на будущий год налоговых льгот по агроминимуму.

Наркомфин СССР Н. Брюханов.

Пом. Нач. Упр. Госналогами Гордеев.

(Изм. НКФ 1/VIII—29 г. № 43, стр. 887).

ЦИРКУЛЯР НКФ РСФСР ОТ 15 ИЮЛЯ 1929 г.

№ 780

о льготах по с.х. налогу героям труда.

Согласно ст. 5 постановления ЦИК и СНК СССР от 27/VII 1927 г. (С. З. 1927 г. № 45, ст. 456)¹⁾ и в соответствии с цирк. НКФ СССР от 9/VII—29 г. № ССУ, герои труда, которым это звание присвоено постановлениями Президиумов ЦИК СССР или ЦИК союзных республик, независимо от того, имеют ли эти лица или не имеют орден Красного Трудового Знамени,—пользуются следующими льготами по единому с.х. налогу:

1. Пенсии, получаемые героями труда, не привлекаются к обложению с.х. налогом.

2. С исчисленной суммы сельхозналога с хозяйств, в состав которых входит герой труда, производится скидка в размере 20%.

За Наркомфина РСФСР П. Федоров.

Налог. Упр.: И. Старобинский, Колосовский.

(П. и Р. НКФ РСФСР 22/VII—29 г. № 16В, стр. 15).

Транспорт и связь

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ЦИК И СНК СССР

об утверждении кодекса торгового мореплавания Союза ССР.

Центральный Исполнительный Комитет и Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляют:

1. Утвердить кодекс торгового мореплавания Союза ССР и ввести его в действие через три месяца после опубликования.

2. С введением в действие указанного в ст. 1 кодекса отменить:

1) постановление Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 8 июля 1924 года о морской перевозке в заграничных сообщениях и о большом и малом каботаже (Собр. Зак. Союза ССР 1924 г. № 1, ст. 13);

2) постановление Центрального Исполнительного Комитета и Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 8 августа 1924 г. о порядке продажи, залога и сдачи в наем морских торговых судов, плавающих под флагом Союза ССР (Собр. Зак. Союза ССР 1924 г. № 4, ст. 54);

3) постановление Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 2 августа 1924 г. о судоводителях морского торгового флота, плавающего под флагом Союза ССР (Собр. Зак. Союза ССР 1924 г. № 4, ст. 55);

4) постановление Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 2 августа 1924 года о судовой механике морского торгового флота, пла-

¹⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 18—28 г., стр. 800*.

²⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 8—29 г., стр. 30.

¹⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 32—27 г., стр. 1280.

вающего под флагом Союза ССР (Собр. Зак. Союза ССР 1924 г. № 4, ст. 56);

5) постановление Центрального Исполнительного Комитета и Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 5 сентября 1924 года о праве плавания морских торговых судов под флагом Союза ССР и о владении морскими торговыми судами на праве собственности (Собр. Зак. Союза ССР 1924 г. № 11, ст. 103);

6) постановление Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 23 декабря 1924 года о вознаграждении за оказание помощи на море (Собр. Зак. Союза ССР 1925 г. № 6, ст. 59);

7) постановление Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 9 марта 1925 года об изменении порядка выдачи разрешений на зафрахтование иностранных судов для совершения рейсов в большом каботаже (Собр. Зак. Союза ССР 1925 г. № 16, ст. 121);

8) ст. 119 консульского устава Союза ССР от 8 января 1926 года (Собр. Зак. Союза ССР 1926 г. № 10, ст. 78) ¹⁾;

9) постановление Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 24 марта 1926 года о минимуме состава судового экипажа морских торговых судов (Собр. Зак. Союза ССР 1926 г. № 27, ст. 174) ²⁾;

10) постановление Центрального Исполнительного Комитета и Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 28 мая 1926 года об изменении ст. 6 постановления Центрального Исполнительного Комитета и Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 8 августа 1924 года о порядке продажи, залога и сдачи в наем морских торговых судов, плавающих под флагом Союза ССР (Собр. Зак. Союза ССР 1926 г. № 37, ст. 273) ³⁾;

11) постановление Центрального Исполнительного Комитета и Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 28 мая 1926 года о введении в действие положения о морской перевозке и постановления об ограничении ответственности владельцев морских торговых судов (Собр. Зак. Союза ССР 1926 г. № 39, ст. 283) ⁴⁾;

12) положение о морской перевозке, утвержденное Центральным Исполнительным Комитетом и Советом Народных Комиссаров Союза ССР 28 мая 1926 г. (Собр. Зак. Союза ССР 1926 г. № 39, ст. 284) ⁵⁾;

13) постановление Центрального Исполнительного Комитета и Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 28 мая 1926 года об ограничении ответственности владельцев морских торговых судов (Собр. Зак. Союза ССР 1926 г. № 39, ст. 285) ⁶⁾;

14) ст. 4 постановления Центрального Исполнительного Комитета и Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 11 июня 1926 года о введении в действие постановления об отчуждении государственного имущества (Собр. Зак. Союза ССР 1926 г. № 42, ст. 304) ⁷⁾;

15) постановление Центрального Исполнительного Комитета и Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 24 июля 1926 года об изменении ст. 4 постановления Центрального

Исполнительного Комитета и Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 5 сентября 1924 года о праве плавания морских торговых судов под флагом Союза ССР и о владении морскими торговыми судами на праве собственности (Собр. Зак. Союза ССР 1926 г. № 51, ст. 369) ⁷⁾;

16) постановление Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 25 июля 1926 г. о введении в действие положения о государственных морских лоцманах (Собр. Зак. Союза ССР 1926 г. № 52, ст. 386) ⁸⁾;

17) постановление Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 27 июля 1926 года об утверждении постановления об общей и частной аварии, о возмещении убытков от столкновения судов и о морских протестах (Собр. Зак. Союза ССР 1926 г. № 57, ст. 415) ⁹⁾;

18) постановление Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 27 июля 1926 года о диспашерах, о порядке составления диспаш и морских протестах (Собр. Зак. Союза ССР 1926 г. № 57, ст. 416) ¹⁰⁾;

19) постановление Центрального Исполнительного Комитета и Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 8 октября 1926 года о радиоустановках на судах морского торгового флота, плавающих под флагом Союза ССР (Собр. Зак. Союза ССР 1926 г. № 68, ст. 522) ¹¹⁾;

20) постановление Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 16 октября 1926 года об изменении редакции ст. 2 постановления Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 8 июля 1924 года о морской перевозке в заграничных сообщениях и о большом и малом каботаже (Собр. Зак. Союза ССР 1926 г. № 70, ст. 539) ¹²⁾;

21) постановление Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 15 января 1927 года о портовых лоцманах (Собр. Зак. Союза ССР 1927 г. № 5, ст. 50) ¹³⁾;

22) постановление Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 21 декабря 1926 года об утверждении постановления Совета Народных Комиссаров Союза ССР о возмещении убытков от столкновения судов (Собр. Зак. Союза ССР 1927 г. № 6, ст. 62) ¹⁴⁾;

23) постановление Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 21 декабря 1926 года о возмещении убытков от столкновения судов (Собр. Зак. Союза ССР 1927 г. № 6, ст. 63) ¹⁵⁾;

24) постановление Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 8 марта 1927 года о разъяснении ст.ст. 4 и 11 положения о морской перевозке (Собр. Зак. Союза ССР 1927 г. № 14, ст. 150) ¹⁶⁾;

25) постановление Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 7 апреля 1927 года об утверждении постановления об общей и частной аварии (Собр. Зак. Союза ССР 1927 г. № 19, ст. 215) ¹⁷⁾;

26) постановление Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 7 апреля 1927 года об

⁷⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 32—26 г., стр. 1312.

⁸⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 36—26 г., стр. 1421.

⁹⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 39—26 г., стр. 1545.

¹⁰⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 39—26 г., стр. 1546.

¹¹⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 44—26 г., стр. 1730.

¹²⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 46—26 г., стр. 1804.

¹³⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 7—26 г., стр. 223.

¹⁴⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 9—27 г., стр. 312.

¹⁵⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 15—27 г., стр. 539.

¹⁶⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 22—27 г., стр. 842.

¹⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 14—26 г., стр. 577.

²⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 18—26 г., стр. 778.

³⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 28—26 г., стр. 1165.

⁴⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 24—26 г., стр. 1017.

⁵⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 24—26 г., стр. 1023.

⁶⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 27—26 г., стр. 1124.

общей и частной аварии (Собр. Зак. Союза ССР 1927 г. № 19, ст. 216)¹⁹⁾;

27) постановление Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 11 апреля 1927 года о регистрации договоров чартерпартии и коносаментов (Собр. Зак. Союза ССР 1927 г. № 20, ст. 228)¹⁷⁾;

28) постановление Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 15 сентября 1927 года о случаях и порядке временного запрещения капитанам, их помощникам и механикам морского торгового флота Союза ССР занимать соответствующие должности (Собр. Зак. Союза ССР 1927 г. № 58, ст. 584)¹⁸⁾;

29) постановление Центрального Исполнительного Комитета и Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 23 ноября 1927 года об утверждении положения о судовом экипаже судов морского торгового флота, плавающих под флагом Союза ССР (Собр. Зак. Союза ССР 1927 г. № 69, ст. 689)¹⁹⁾;

30) положение о судовом экипаже судов морского торгового флота, плавающих под флагом Союза ССР (Собр. Зак. Союза ССР 1927 г. № 69, ст. 690)²⁰⁾;

31) постановление Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 17 апреля 1928 года о затонувшем в море имуществе (Собр. Зак. Союза ССР 1928 г. № 25, ст. 221)²¹⁾;

32) постановление Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 29 мая 1928 года об изменении и дополнении постановления Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 2 августа 1924 года о судоводителях морского торгового флота, плавающего под флагом Союза ССР (Собр. Зак. Союза ССР 1928 г. № 34, ст. 309)²²⁾;

33) постановление Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 29 мая 1928 года об изменении и дополнении постановления Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 2 августа 1924 года о судовых механиках морского торгового флота, плавающего под флагом Союза ССР (Собр. Зак. Союза ССР 1928 г. № 34, ст. 310)²³⁾;

34) статью 2¹ положения о Регистре Союза ССР (Собр. Зак. Союза ССР 1928 г. № 36, ст. 336)²⁴⁾.

3. Изложить в нижеследующей редакции:

а) Заголовок главы IV раздела VI консульского устава Союза ССР (Собр. Зак. Союза ССР 1926 г. № 10, ст. 78):

«Права и обязанности консулов и консульских агентов при приобретении, отчуждении и залоге судов, фрахтовании их на время, а также при продаже капитаном судовых принадлежностей и груза».

б) Ст.ст. 118, 120, 122, 123, 125 и 126 того же устава:

«118. Консул обязан следить за тем, чтобы отчуждение и залог судов, плавающих под флагом Союза ССР, совершались с соблюдением правил, установленных кодексом торгового мореплавания Союза ССР (Собр. Зак. Союза ССР 1929 г. № 41, ст. 366)».

«120. При совершении отчуждения судна в самом месте пребывания консула, а равно в портах его консульского округа, консул обязан следить за тем, чтобы в отношении лиц экипажа были выполнены все обязанности, возлагаемые на нанимателя действующим в Союзе ССР законодательством о труде и условиями коллективных и трудовых договоров».

«122. При рассмотрении дел об отчуждении, залоге или приобретении судна, либо фрахтовании судна на время, консул не входит в обсуждение коммерческой стороны дела».

«123. Судну, приобретенному за границей лицом, имеющим право быть собственником судна, плавающего под флагом Союза ССР, консул выдает временное свидетельство на право плавания под флагом Союза ССР».

«125. Консул обязан регистрировать совершаемые за границей сделки фрахтования на время судов, плавающих под флагом Союза ССР (ст. 120 кодекса торгового мореплавания Союза ССР — Собр. Зак. Союза ССР 1929 г. № 41, ст. 366)».

«126. В тех случаях, когда капитан, встретивший во время рейса неотложную надобность в деньгах для исправления судна и пополнения его принадлежностей, содержания экипажа и, вообще, для продолжения плавания, вынужден будет, не имея времени выждать распоряжения судовладельца, продать лишние принадлежности судна, либо ненужную для продовольствия экипажа часть жизненных припасов, либо часть груза или же полностью весь груз, консул, по обращении к нему капитана, вправе разрешить означенную продажу (кроме, однако, продажи специального оборудования судна), привлекая в подлежащих случаях экспертов для определения необходимых расходов по судну».

в) Ст. 8 постановления Центрального Исполнительного Комитета и Совета Народных Комиссаров Союза ССР об отчуждении государственного имущества (Собр. Зак. Союза ССР 1926 г. № 42, ст. 305)²⁴⁾;

«8. Действующие промышленные заведения, а равно при отсутствии условий, указанных в ст. 6, морские суда могут быть отчуждаемы в собственность общественных и кооперативных организаций и частных лиц не иначе, как в порядке и на условиях, устанавливаемых в каждом отдельном случае постановлениями советов народных комиссаров Союза ССР и союзных республик по принадлежности. В том же порядке могут быть закладываемы указанные в настоящей статье морские суда».

г) Ст. 11 положения о государственных промышленных трестах, утвержденного Центральным Исполнительным Комитетом и Советом Народных Комиссаров Союза ССР 29 июня 1927 года (Собр. Зак. Союза ССР 1927 г. № 39, ст. 392)²⁵⁾;

«11. Устав треста общесоюзного или республиканского значения утверждается организующим данный трест учреждением Союза ССР или союзной республики, с тем, что при утверждении устава вопросы, касающиеся капитала треста, согласовываются с Народным Комиссариатом Финансов Союза ССР или на-

¹⁷⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 22—27 г., стр. 845.

¹⁸⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 46—27 г., стр. 1907.

¹⁹⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 3—28 г., стр. 117.

²⁰⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 3—28 г., стр. 117.

²¹⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 20—28 г., стр. 899.

²²⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 28—28 г., стр. 1242.

²³⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 29—28 г., стр. 1299.

²⁴⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 27—26 г., стр. 1124.

²⁵⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 27—27 г., стр. 1045.

родным комиссариатом финансов союзной республики по принадлежности, а вопрос о праве треста владеть морскими судами, если такое право предусмотрено уставом, согласовывается с Народным Комиссариатом Путей Сообщения.

Устав треста местного значения утверждается подлежащим местным исполнительным комитетом».

д) Литеру «б» ст. 4 постановления Центрального Исполнительного Комитета и Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 6 февраля 1929 года об очередности удовлетворения претензий (Собр. Зак. Союза ССР 1929 г. № 11, ст. 98)²⁶⁾:

«б) предусмотренного специальными законами (уставом железных дорог Союза ССР — Собр. Зак. Союза ССР 1927 г. № 30, ст. 308²⁷⁾ и постановлением Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 26 сентября 1925 года о порядке осмотра и задержания грузов, багажа и ручной клади, перевозимых по железнодорожным и водным путям сообщения — Собр. Зак. Союза ССР 1925 г. № 66, ст. 497)²⁸⁾ права соответствующих предприятий на преимущественное перед всеми другими кредиторами удовлетворение из ценности перевозимого груза соответствующих претензий».

4. Дополнить постановление Центрального Исполнительного Комитета и Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 11 июня 1926 года об отчуждении государственного имущества (Собр. Зак. Союза ССР 1926 г. № 42, ст. 305) ст. 10¹ следующего содержания:

«10¹. В тех случаях, когда отчуждается морское судно, принадлежащее органу, не находящемуся в ведении Народного Комиссариата Путей Сообщения, разрешение на отчуждение дается соответствующим органом (ст. 10) по согласовании с Народным Комиссариатом Путей Сообщения».

5. Дополнить ст. 4 постановления Центрального Исполнительного Комитета и Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 6 февраля 1929 года об очередности удовлетворения претензий (Собр. Зак. Союза ССР 1929 г. № 11, ст. 98) литерой «з» следующего содержания:

«з) порядка удовлетворения претензий, установленного ст.ст. 182—191 кодекса торгового мореплавания Союза ССР (Собр. Зак. Союза ССР 1929 г. № 41, ст. 366)».

6. Предоставить Совету Народных Комиссаров Союза ССР право вносить изменения и дополнения, а также отменять приложения (I—IX) к кодексу торгового мореплавания Союза ССР.

7. Предложить центральным исполнительным комитетам союзных республик привести законодательство своих республик в соответствие с кодексом торгового мореплавания Союза ССР.

Председатель ЦИК СССР М. Калинин.

Зам. Председателя СНК СССР В. Шмидт.

Секретарь ЦИК СССР А. Енукидзе.

Москва, Кремль, 14 июня 1929 г.

(С. З. С. 17/VII—29 г. № 41, ст. 365).

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ЦИК И СНК СССР.

Кодекс торгового мореплавания Союза ССР.

Глава I.

Вводное положение.

1. Судном в смысле настоящего кодекса считается:

а) морское судно, занимающееся перевозкой грузов или пассажиров, эксплуатацией морских рыбных и иных богатств, оказанием помощи судам, терпящим бедствие на море, поднятием затонувшего в море имущества или буксировкой других судов (торговое судно); б) морское судно, несущее специальную правительственную службу (ледоколы, портовые буксиры и иные портовые пловучие средства, суда, предназначенные исключительно для спасения человеческих жизней, охраны промыслов, суда таможенные, карантинные, служащие для прокладки телеграфных кабелей, учебные и т. п.); в) морское судно, используемое исключительно для научных целей; г) морское судно, используемое для спорта и других целей, не предусмотренных п.п. «а», «б» и «в» настоящей статьи.

2. Настоящий кодекс не распространяется на военные суда, за исключением приложений V, VI и IX.

Главы V, VI, VII, VIII, IX, X, XI и XIII не распространяются на суда, указанные в п. «б» ст. 1.

Главы V и VII не распространяются на суда, указанные в п.п. «в» и «г» ст. 1.

3. Судовладельцем, в смысле настоящего кодекса, называется лицо, эксплуатирующее судно от своего имени, независимо от того, является ли оно собственником судна или эксплуатирует его по договору с собственником или на ином законном основании.

4. Правила настоящего кодекса применяются:

а) содержащиеся в главах II—о судне, за исключением ст. 36, III—об экипаже судов, X—о пределах ответственности судовладельца и XI—о привилегированных требованиях—к судам, плавающим под флагом Союза ССР; б) содержащиеся в разделах «А» и «Б» главы V—о договорах морской перевозки—к договорам о перевозке между портами Союза ССР, из портов Союза ССР за границу, а также в случае, если спор рассматривается в судебных учреждениях Союза ССР или союзной республики,—к договорам о перевозке из-за границы в порты Союза ССР, а также о перевозке из одного заграничного порта в другой, если обе или одна из сторон являются гражданами или юридическим лицом Союза ССР; в) содержащиеся в главе VII—об общей и частной аварии—в случае, когда судно заканчивает свой рейс в порте Союза ССР; г) содержащиеся в главах VI—о договоре буксировки, VIII—о возмещении убытков от столкновения судов и IX—о вознаграждении за оказание помощи,—если спор рассматривается в судебных учреждениях Союза ССР или союзных республик, с тем, однако, что к спорам о распределении между владельцем судна и его экипажем, а также между лицами экипажа, вознаграждения за оказание помощи применяется закон флага судна, оказавшего помощь; д) содержащиеся в разделе «Б» главы V—о договорах морской перевозки—к договорам, в ко-

²⁶⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 10—29 г., стр. 37.

²⁷⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 28—27 г., стр. 1089.

²⁸⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 19—25 г., стр. 37.

торых обе или одна из сторон являются гражданами или юридическими лицами Союза ССР; е) содержащиеся в главе XII — о договоре морского страхования — к договорам морского страхования, заключенным в пределах Союза ССР.

Правила, содержащиеся в главе XIV — о сроках давности, — применяются в тех случаях, когда соответствующие правоотношения подлежат действию правил настоящего кодекса.

В тех случаях, когда в силу настоящей статьи правила кодекса торгового мореплавания не имеют применения, судебные учреждения Союза ССР или союзных республик могут применять иностранные законы, поскольку последние не противоречат основам советского строя.

5. Включение в договоры, предусмотренные настоящим кодексом, условий о применении иностранного законодательства допускается в тех пределах, в которых стороны могут отступить от установленных кодексом правил.

Глава II.

О судне.

А. О праве плавания под флагом Союза ССР и о праве собственности на суда.

6. Право плавания под флагом Союза ССР предоставляется судну, если оно принадлежит на праве собственности:

а) Союзу ССР, союзным республикам и республикам, входящим в их состав, местным советам, а также обладающим самостоятельной правоспособностью государственным учреждениям и предприятиям; б) кооперативным организациям, входящим в соответствующую кооперативную систему, а также иным кооперативным организациям, все члены которых состоят гражданами Союза ССР, при условии в том и другом случае, что правление их находится на территории Союза ССР; в) смешанным предприятиям (акционерным обществам и товариществам с ограниченной ответственностью) при условии, что в них не участвует иностранный капитал и все члены правления и иных руководящих органов и директоры-распорядители являются гражданами Союза ССР; г) акционерным обществам и товариществам, имеющим целью занятие торговлей или иным промыслом, при условии, что в них не участвует иностранный капитал и все члены правления и иных руководящих органов, а также директоры-распорядители являются гражданами Союза ССР; д) советским общественным организациям, выполняющим определенные задачи государственного и общественного значения, возложенные на них законом; е) организациям профессиональных союзов Союза ССР; ж) обществам, не преследующим цели извлечения прибыли, действующих на основании соответствующих законов Союза ССР и союзных республик, при условии, что все их члены являются гражданами Союза ССР или советскими юридическими лицами и что все члены их руководящих органов являются гражданами Союза ССР и правления их находятся на территории Союза ССР; з) гражданам Союза ССР.

Изъятия из правил настоящей статьи могут устанавливаться Советом Народных Комиссаров Союза ССР.

7. Граждане Союза ССР, юридические лица, указанные в п.п. «г», «е» и «ж» ст. 6, а также

кооперативные организации ниже окружного значения могут владеть на праве собственности лишь парусными судами, имеющими или не имеющими вспомогательного двигателя, а также судами, указанными в п. «г» ст. 1, или судами валовой вместимостью не свыше 20 регистровых тонн с механическими двигателями.

Парусным судном со вспомогательным двигателем считается судно с механическим двигателем, сообщающим судну без помощи парусов на тихой воде скорость хода не более 6 миль в час.

8. Граждане Союза ССР и кооперативные организации ниже окружного значения могут иметь на праве собственности, кроме судов, указанных в ст. 7, также и суда валовой вместимостью более 20 регистровых тонн с механическими двигателями при условии, что эти суда имеют в длину не свыше 150 футов по мерительному свидетельству, а также, что эти граждане или члены кооперативной организации участвуют в эксплуатации указанных судов личным трудом и не имеют других судов.

9. Юридические лица, указанные в п.п. «а», «в» и «д» ст. 6, а также кооперативные организации не ниже окружного значения могут иметь на праве собственности всякого рода суда без ограничения тоннажа.

10. Все частновладельческие суда, подлежащие национализации на основании декрета Совета Народных Комиссаров РСФСР от 26 января 1918 года (Собр. Узак. РСФСР 1918 г. № 19, ст. 290) и изданной в развитие его инструкции Высшего Совета Народного Хозяйства Главному Управлению водного транспорта от 18 мая 1918 г., а равно соответствующих узаконений других союзных республик, считаются национализированными, независимо от того, состоялось или не состоялось о том постановление органов власти и безотносительно к тому, в чьем фактическом владении эти суда находятся.

11. Если юридические лица, указанные в п.п. «б», «в», «г», «д», «е» и «ж» ст. 6, будут обращены к ликвидации, то Союз ССР, в лице Народного Комиссариата Путей Сообщения, имеет в течение шести месяцев со дня постановления соответствующего органа об обращении юридического лица к ликвидации право покупки судов, принадлежащих этим лицам, по действительной стоимости, определяемой в случае спора комиссией из представителей Народного Комиссариата Путей Сообщения, Народного Комиссариата Внешней и Внутренней Торговли и Народного Комиссариата Рабоче-Крестьянской Инспекции Союза ССР.

12. Если собственник судна утратит гражданство Союза ССР, а равно, если судно перейдет по праву наследования к лицу, не являющемуся гражданином Союза ССР, Союз ССР, в лице Народного Комиссариата Путей Сообщения, имеет в течение шести месяцев право приобрести судно по действительной его стоимости, определяемой в случае спора в порядке, установленном ст. 11.

13. Если сособственник судна утратит гражданство Союза ССР, а равно, если доля в общей собственности на судно перейдет по праву наследования к лицу, не являющемуся гражданином Союза ССР, сособственники, граждане Союза ССР, имеют в течение трех месяцев право приобрести соответствующую долю по цене, определяемой взаимным соглашением, а

при отсутствии соглашения — по цене, определяемой судебным порядком.

14. В случаях, предусмотренных ст.ст. 11 и 12, соответствующие государственные, в том числе судебные, учреждения немедленно сообщают Народному Комиссариату Путей Сообщения об обращении юридического лица к ликвидации, об утрате лицом гражданства Союза ССР или переходе судна по наследству.

15. Право плавания под флагом Союза ССР утрачивается, если собственником судна окажется лицо, не удовлетворяющее условиям ст. 6.

В случаях, предусмотренных ст.ст. 12 и 13, право плавания под флагом Союза ССР утрачивается по истечении указанных в этих статьях сроков.

Б. О приписке судов к порту и о внесении их в судовой реестр.

16. Судно, могущее плавать под флагом Союза ССР (ст. 6), должно быть приписано к одному из морских торговых портов Союза ССР по выбору собственника.

От приписки освобождаются пловучие средства (шлюпки, и т. п.), которые являются принадлежностями какого-либо судна.

Народный Комиссариат Путей Сообщения имеет право освобождать от приписки суда, принадлежащие трудовому населению окраин Союза ССР и не эксплуатируемые с целью получения дохода.

17. Судно валовой вместимостью не менее 20 регистровых тонн должно быть, помимо приписки к порту (ст. 16), зарегистрировано посредством внесения в судовой реестр.

Судно валовой вместимостью менее 20 регистровых тонн может быть внесено в судовой реестр по просьбе о том его собственника.

Судовые реестры ведутся в управлениях морских торговых портов, указанных в перечне, устанавливаемом Народным Комиссариатом Путей Сообщения.

18. Каждому судну должно быть присвоено особое наименование, которое может быть изменено не иначе, как в порядке, устанавливаемом Народным Комиссариатом Путей Сообщения.

19. В судовом реестре отмечаются:

а) дата и номер регистрации судна; б) название судна; в) порт и номер его приписки; г) время и место его постройки; д) его размеры; е) регистровая вместимость; ж) род двигателя; з) назначение судна; и) собственник судна; к) обременения, лежащие на судне, и л) основания и дата исключения судна из реестра. Всякое изменение данных, указанных выше, подлежит внесению в судовой реестр.

Сверх перечисленных сведений, в судовой реестр могут быть вносимы и другие данные о судне, согласно перечня, устанавливаемого Народным Комиссариатом Путей Сообщения.

20. Содержащиеся в судовом реестре сведения о правовом положении судна обладают публичной достоверностью.

Судовой реестр открыт для всеобщего обозрения.

Управление порта, в котором ведется судовой реестр, обязано выдавать всем желающим выписи из реестра.

21. Сведения, указанные в п.п. «б»—«з» и в части третьей ст. 19, равно и соответствующие

изменения представляются управлению порта собственником судна.

Сведения о перемене собственника судна и о залоге судна сообщаются управлению порта: в случае добровольного отчуждения и залога судна — соответствующей нотариальной конторой или консулом Союза ССР, в случае принудительного отчуждения — органом, который вынес соответствующее постановление, в случае перехода права собственности по наследству — наследником.

Сведения о прочих, кроме залога, обременениях сообщаются управлению порта органом, налагающим обременение.

22. Установление новых правоотношений по судну, внесенному в судовой реестр, приобретает силу для третьих лиц с момента учинения портовым управлением соответствующей отметки в судовом реестре.

23. Порядок приписки судов и ведения судового реестра определяется правилами, издаваемыми Народным Комиссариатом Путей Сообщения по соглашению с Народным Комиссариатом по Иностранным Дела и союзными республиками.

В. О судовых документах.

24. Судно валовой вместимостью не менее 20 регистровых тонн, за исключениями, предусмотренными в ст. 25, обязано иметь:

а) свидетельство на право плавания под флагом Союза ССР (судовой патент); б) судовое свидетельство (удостоверение права собственности на судно); в) мерительное свидетельство; г) удостоверение на годность к плаванию; д) судовую роль (список лиц судового экипажа); е) судовой журнал; ж) машинный журнал (для судов с паровыми и моторными двигателями); з) санитарный журнал.

Судно валовой вместимостью менее 20 регистровых тонн обязано иметь судовой билет, удостоверяющий право на плавание под флагом Союза ССР и право собственности на судно, а также документы, указанные в п.п. «г» и «д» настоящей статьи.

25. Судно, указанное в п.п. «б» и «г» ст. 1, а также судно, освобожденное от этой обязанности Комитетом Регистра Союза ССР, — может не иметь мерительного свидетельства. Однако, судно, указанное в п. «б» ст. 1, может быть подвергнуто упрощенному способу определения вместимости, с выдачей ему соответствующего удостоверения.

Судно, указанное в п. «г» ст. 1, не обязано иметь удостоверения на годность к плаванию.

Судно, плавающее в портовых водах или в местном сообщении, не обязано иметь судового, машинного и санитарного журналов. Районы местных сообщений устанавливаются Народным Комиссариатом Путей Сообщения.

26. Сверх документов, установленных в ст. 24:

а) судно, совершающее перевозку пассажиров в количестве более 12 человек, должно иметь пассажирское свидетельство; б) судно, имеющее судовую радиостанцию (приложение I к настоящему кодексу), должно иметь свидетельство на право пользования судовой радиостанцией и радиотелеграфный журнал; в) судно, указанное в п.п. «а» и «в» ст. 1, если оно не принадлежит к категории судов, освобожденных от этой обязанности Комитетом Ре-

гистра Союза ССР, должно иметь удостоверение о наименьшей высоте надводного борта.

27. Документы, указанные в ст.ст. 24 и 26, должны находиться в подлинниках на самом судне, за исключением судебного свидетельства и судового билета, которые могут находиться на судне в копиях, удостоверенных нотариальным порядком или управлением морского торгового порта, выдавшего документ.

28. Свидетельство на право плавания под флагом Союза ССР и судовое свидетельство выдаются управлением морского торгового порта, в котором судно внесено в судовой реестр. Судовой билет выдается управлением морского торгового порта, к которому судно приписано.

29. Судно, подлежащее обязательному внесению в судовой реестр (ст. 17), не вправе, за исключением, предусмотренным в ст. 30, плавать под флагом Союза ССР до внесения его в означенный реестр и до выдачи собственнику свидетельства на право плавания под флагом Союза ССР и судового свидетельства.

Судно, не подлежащее внесению в судовой реестр, не вправе, за исключением, предусмотренным в ст. 30, плавать под флагом Союза ССР до выдачи его собственнику судового билета.

30. Судну, приобретенному за границей лицом, имеющим право быть собственником судна, плавающего под флагом Союза ССР, консул Союза ССР выдает временное свидетельство на право плавания под флагом Союза ССР. Это свидетельство действительно впредь до приписки судна к морскому торговому порту, а в соответствующих случаях — до внесения в судовой реестр, однако, не более одного года.

31. Мерительное свидетельство, удостоверение о вместимости (ст. 25), удостоверение на годность к плаванию, пассажирское свидетельство, удостоверение о наименьшей высоте надводного борта и удостоверение на право пользования радиостанцией — выдаются Регистром Союза ССР.

32. Судовая роль и судовой журнал ведутся капитаном судна по форме и правилам, устанавливаемым Народным Комиссариатом Путей Сообщения.

33. Машинный и радиотелеграфный журналы ведутся под наблюдением капитана: первый — судовым механиком, второй — радиотелеграфистом. Форма журналов и правила их ведения устанавливаются Народным Комиссариатом Путей Сообщения.

34. Санитарный журнал ведется по форме и правилам, устанавливаемым Народным Комиссариатом Путей Сообщения по соглашению с народными комиссариатами здравоохранения союзных республик.

35. Судовой, машинный и радиотелеграфный журналы хранятся у судовладельца в течение трех лет со дня последней в них записи. По истечении этого срока указанные журналы передаются на хранение в архив Центрального Управления Морского Транспорта Народного Комиссариата Путей Сообщения.

36. Признание имеющегося на иностранном судне, посещающем порт Союза ССР, мерительного свидетельства, удостоверения о наименьшей высоте надводного борта, удостоверения о годности судна к плаванию, пассажирского свидетельства и удостоверения на право

пользования судовой радиостанцией — производится на основании соглашений Союза ССР с соответствующими иностранными государствами.

Иностранное судно, плавающее под флагом государства, с которым не имеется соответствующего соглашения, при посещении портов Союза ССР может быть подвергнуто переобмеру вместимости, определению наименьшей высоты надводного борта, освидетельствованию в порядке технического надзора и определению его пассажировместимости, если аналогичные меры будут применяться в портах соответствующего иностранного государства по отношению к судам под флагом Союза ССР, имеющим надлежащие документы, выданные Регистром Союза ССР. На тех же основаниях может быть подвергнута освидетельствованию радиостанция иностранного судна.

В случаях сомнения в годности иностранного судна к плаванию, оно может быть подвергнуто освидетельствованию в порядке технического надзора на одинаковом основании с судами под флагом Союза ССР, независимо от наличия на нем соответствующего удостоверения.

Иностранное судно, не имеющее при посещении порта Союза ССР документов, указанных в части первой настоящей статьи, подвергается соответственно обязательному определению вместимости, определению наименьшей высоты надводного борта, определению пассажировместимости, освидетельствованию в порядке технического надзора и освидетельствованию его радиостанции на одинаковом основании с судами под флагом Союза ССР.

Г. Об отчуждении и залоге судов.

37. Отчуждение и залог судов, принадлежащих Союзу ССР, союзным республикам и республикам, входящим в их состав, местным советам, а также обладающим самостоятельной правоспособностью государственным учреждениям и предприятиям, производится с соблюдением законов об отчуждении государственного имущества.

38. Отчуждение судна, принадлежащего лицу, указанному в п.п. «б» — «з» ст. 6, совершается на следующих основаниях:

а) если приобретателем является лицо, указанное в п.п. «а» — «з» ст. 6 и могущее быть собственником отчуждаемого судна, — на общих основаниях; б) если приобретателем является иностранец или иностранное юридическое лицо, отчуждатель обязан испрашивать предварительное разрешение Народного Комиссариата Путей Сообщения и Народного Комиссариата Внешней и Внутренней Торговли Союза ССР, если договор об отчуждении совершается на территории Союза ССР, и подлежащего консула Союза ССР, если договор об отчуждении совершается за границей.

Во всех случаях отчуждение совершается с соблюдением ст. 41.

В случае, предусмотренном п. «б» настоящей статьи, Народный Комиссариат Путей Сообщения может в течение шестинедельного срока со дня заявления ходатайства приобрести судно по цене, определенной по соглашению с отчуждателем, а при недостижении соглашения — по действительной стоимости, определяемой в порядке ст. 11.

39. Залог судна, принадлежащего лицу, указанному в п.п. «б»—«з» ст. 6, совершается:

а) при залоге иностранцу или иностранному юридическому лицу в пределах Союза ССР—с разрешения Народного Комиссариата Путей Сообщения и Народного Комиссариата Внешней и Внутренней Торговли Союза ССР; б) при залоге за границей—с разрешения консула Союза ССР; в) в остальных случаях—на общих основаниях.

Во всех случаях залог совершается с соблюдением ст. 41.

40. В случае обращения взыскания на судно, принадлежащее лицу, указанному в п.п. «б»—«з» ст. 6, как залогодержателем, так и иным кредитором, Народный Комиссариат Путей Сообщения имеет в течение двухнедельного срока со дня получения им извещения об обращении взыскания право приобрести судно по действительной стоимости, определяемой в порядке ст. 11.

Орган, обращающий взыскание на судно, обязан немедленно после поступления к нему дела об обращении взыскания сообщить об этом Народному Комиссариату Путей Сообщения.

41. Сделки об отчуждении или залоге судна под страхом недействительности должны быть нотариально удостоверены. В случае совершения этих сделок за границей, они подлежат удостоверению у консула Союза ССР.

42. О состоявшейся сделке об отчуждении или залоге судна, внесенного в судовой реестр, нотариальное учреждение, а в подлежащих случаях консул, сообщает немедленно в управление порта, в судовой реестр которого внесено судно. Управление порта по внесении записи в судовой реестр немедленно извещает нотариальное учреждение или консула о дне учинения отметки об отчуждении или залоге в судовом реестре. По получении этого извещения нотариальное учреждение или консул делает надпись о переходе судна к приобретателю или о залоге судна на судовом свидетельстве.

По желанию стороны в сделке и за ее счет переписка между иностранным учреждением или консулом, с одной стороны, и управлением порта, с другой, производится по телеграфу.

43. Переход права собственности и установление залога на судно, внесенное в судовой реестр, как в отношении третьих лиц (ст. 22), так и в отношении сторон совершается с момента соответствующей отметки в судовом реестре.

44. В случае отчуждения или залога судна, не внесенного в судовой реестр, нотариальное учреждение или консул, удостоверяющие сделки, делают отметки об отчуждении или залоге на судовом билете. Моментом перехода собственности и установления залога как в отношении третьих лиц, так и между сторонами считается момент совершения отметки на судовом билете.

После совершения надписи на судовом билете нотариальное учреждение или консул сообщает о состоявшейся сделке в порт приписки судна.

45. В случае отчуждения или залога судна, приобретенного за границей и плавающего на основании временного свидетельства на право плавания под флагом Союза ССР, выданного консулом Союза ССР (ст. 30), на означенном

временном свидетельстве учиняется отметка о состоявшейся сделке. Моментом перехода права собственности и установления залога как в отношении третьих лиц, так и между сторонами считается момент совершения отметки на временном свидетельстве.

46. В случае отчуждения судна иностранцу или иностранному юридическому лицу, нотариальное учреждение или консул отбирают от отчуждателя свидетельство на право плавания под флагом Союза ССР (судовой патент), судовое свидетельство или судовой билет, либо временное свидетельство на право плавания под флагом Союза ССР и пересылают их в управление порта регистрации или—в отношении судов, не внесенных в судовой реестр,—в порт приписки.

47. В случае отчуждения судна во время рейса к приобретателю его, поскольку стороны не условились иначе, переходят как все обязанности по судну (удовлетворение судового экипажа содержанием, покрытие убытков и т. п.), так и все права, в том числе и право на фрахт за весь находящийся на судне в момент отчуждения судна груз, а равно и находящиеся на судне предметы, необходимые для окончания рейса (припасы, топливо, смазочные материалы и т. п.).

48. Заложное судно не передается во владение залогодержателя, поскольку противное не установлено договором.

49. Залогодержатель может обратиться взыскание на судно, в чьих бы руках оно ни находилось.

50. Заложное судно не может быть отчуждено без согласия залогодержателя лицу, не удовлетворяющему условиям, указанным в ст. 6.

51. К отчуждению и залогу доли в судне имеют соответственное применение правила, касающиеся отчуждения и залога всего судна.

Глава III.

Об экипаже судов.

52. Экипаж судов составляют: а) капитан, б) прочие старшие лица судового экипажа и в) судовая команда.

Старшими лицами судового экипажа, кроме капитана, являются: помощники капитана, судовые механики, радиотелеграфисты, суперкарго и судовой врач.

Судовая команда состоит из палубной команды, машинной команды и всех остальных лиц, служащих на судне.

Условия, которым должны удовлетворять лица, занимающие должности капитана, помощника капитана и судового механика, а также минимальный состав экипажа для различных категорий судов определяются правилами, изложенными в приложениях II, III и IV к настоящему кодексу.

53. Судовой экипаж комплектуется из граждан Союза ССР. В изъятие из этого правила разрешается:

а) Народному Комиссариату Путей Сообщения по соглашению с Народным Комиссариатом по Иностранным Делах, Объединенным Государственным Политическим Управлением и центральным комитетом профессионального союза рабочих водного транспорта в исключительных случаях принимать в состав судового экипажа, за исключением должностей капита-

на судна и его старшего помощника, иностранцев-трудящихся, домицилированных в Союзе ССР; б) Народному Комиссариату Путей Сообщения по соглашению с центральным комитетом профессионального союза рабочих водного транспорта допускать комплектование иностранными гражданами экипажа судов местного типа, плавающих под флагом Союза ССР в малом каботаже на Дальнем Востоке; в) капитану судна, с согласия консула Союза ССР, пополнять, в случае отсутствия граждан Союза ССР соответствующей квалификации, иностранными гражданами судовую команду, кроме радионаблюдателей, при чем число иностранцев не должно превышать четвертой части судовой команды, а срок их найма не должен быть более конца рейса; г) капитану судна на время плавания в водах тропического пояса принимать в состав машинной команды иностранцев до половины ее штатного состава.

В случаях, предусмотренных в п.п. «в» и «г» настоящей статьи, бывшие российские граждане, не принятые в гражданство Союза ССР, могут приниматься в состав судового экипажа лишь с особого для каждого лица разрешения консула Союза ССР.

54. Порядок найма и увольнения судового экипажа, условия службы на судах и служебные права и обязанности судового экипажа определяются: а) действующим законодательством о труде; б) настоящим кодексом; в) уставом о службе на судах морского торгового флота Союза ССР, утверждаемым Народным Комиссариатом Путей Сообщения по соглашению с центральным комитетом профессионального союза рабочих водного транспорта; г) правилами внутреннего распорядка, утверждаемыми в общеправовом порядке; д) коллективными и трудовыми договорами.

55. В случаях расторжения договора, судовладелец обязан доставить уволенных лиц из числа граждан Союза ССР в порт, указанный в коллективном договоре, а в случае отсутствия указания в коллективном договоре—в порт найма, с сохранением за ними полного денежного и иного содержания до момента возвращения в соответствующий порт. Если портом найма является иностранный порт, судовладелец обязан доставить уволенное лицо с сохранением за ним полного содержания по желанию уволенного или в ближайший порт Союза ССР или в порт найма.

В случае расторжения договора с иностранцем, судовладелец обязан доставить его, если иное не предусмотрено договором или специальным соглашением, в порт найма с сохранением за ним полного содержания до прибытия в назначенный порт.

56. Все лица судового экипажа назначаются не иначе, как с согласия капитана.

Капитану судна во время рейса принадлежит право сместить на низшую должность, отстранить от исполнения служебных обязанностей или уволить всякое лицо экипажа судна, если капитан обнаружит, что данное лицо нарушает свои обязанности.

Указанные взыскания налагаются капитаном на общих основаниях, устанавливаемых законодательством о труде. Если взыскание наложено в плавании, то вопрос о наложении взыскания может быть рассмотрен в расценочно-конфликтной комиссии только по приходе судна в порт Союза ССР.

Во время стоянки судна в иностранном порте взыскание налагается лишь по рассмотрении конфликта в порядке, предусмотренном ст. 104 консульского устава Союза ССР (Собр. Зак. Союза ССР 1926 г. № 10, ст. 78) 1).

В случае отстранения от исполнения служебных обязанностей или увольнения, капитан обязан озаботиться доставкой отстраненного или уволенного за счет судовладельца в соответствующий порт, применительно к ст. 55.

57. На капитана судна возлагается управление судном, в том числе и судовождение, а равно принятие всех необходимых мер к безопасному совершению плавания и к поддержанию порядка на судне.

Все распоряжения капитана в пределах его полномочий подлежат беспрекословному исполнению всеми лицами экипажа судна, а равно пассажирами и всеми другими находящимися на судне лицами.

Капитан судна принимает в отношении находящихся на судне лиц необходимые меры, в случае неисполнения кем-либо из них его законных распоряжений. Если поведение находящихся на судне лиц будет угрожать безопасности судна или находящихся на нем лиц и имущества, капитан вправе применить задержание в особом помещении. За незаконное задержание капитан несет ответственность по уголовному кодексу союзной республики, на территории которой расположен порт приписки судна.

58. В случае совершения на судне кем-либо деяния, предусмотренного уголовным кодексом союзной республики, на территории которой расположен порт приписки судна, капитан обязан:

а) принять соответствующие обстоятельства меры в целях воспрепятствования лицу, совершившему деяние, уклониться от ответственности; б) составить акт о случившемся за подписью своей и не менее чем двух лиц экипажа судна (в том числе представителя судовой профессиональной организации) с подробным изложением всех сведений и свидетельских показаний; в) передать лицо, совершившее деяние, вместе с подлинным актом подлежащим властям в первом порте Союза ССР, в который судно зашло на своем пути, или встречному военному суду Союза ССР. При невозможности задержать это лицо на судне до захода в порт Союза ССР капитан уведомляет о случившемся ближайшего консула Союза ССР и поступает согласно его указаниям.

В случае совершения на судне во время стоянки в порте Союза ССР деяния, предусмотренного уголовным законодательством союзной республики, на территории которой расположен порт, капитан обязан передать лицо, совершившее указанное деяние, местным властям.

59. О каждом случае рождения или смерти на судне капитан обязан составить акт при участии двух свидетелей. К акту о смерти присоединяется опись находящегося на судне имущества умершего. Капитан принимает меры по сохранению имущества умершего. По прибытии в порт Союза ССР или в иностранный порт, в котором есть консул Союза ССР, капитан передает указанные документы начальнику порта или консулу Союза ССР. Кроме того,

1) См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 14—26 г., стр. 577.

капитан обязан удостоверять составление находящимся на судне лицом завещания и принимать таковое на хранение. Инструкция по применению настоящей статьи составляется Народным Комиссариатом Путей Сообщения по соглашению с Народным Комиссариатом по Иностранным Делах и союзными республиками.

60. Капитан обязан принимать все необходимые меры к предотвращению какого бы то ни было вреда судну и находящимся на судне людям и грузу.

В случае объявления войны между Союзом ССР и каким-либо иностранным государством капитан обязан принять все необходимые меры к недопущению захвата неприятелем судна, находящихся на нем людей, груза и другого имущества, а равно документов.

В случае войны между страной, в которой расположен порт отправления или назначения судна, или через воды которой судно должно пройти, с другою страной—при нейтралитете Союза ССР—капитан обязан снестись с ближайшим консулом Союза ССР для получения соответствующих указаний.

61. Если по мнению капитана судно грозит неминуемая гибель, капитан, после принятия всех мер для спасения пассажиров, разрешает судовому экипажу оставить судно. Сам капитан оставляет судно последним, при чем принимает все зависящие от него меры к спасению судового, машинного и радиотелеграфного журналов, карт данного рейса, документов, ценностей и кассы.

62. Капитан имеет право созвать судовой совет в случаях, порядке и в составе, предусмотренных уставом о службе на судах морского торгового флота.

Судовой совет ни в какой мере не ограничивает прав капитана, и окончательное решение принимает капитан, хотя бы это решение противоречило мнению судового совета.

63. Капитан, получивший сигнал бедствия или обнаруживший на море находящееся в опасности лицо, обязан, поскольку он может это сделать без серьезной опасности для своего судна, экипажа и пассажиров, оказать терпящим бедствие лицам всякую возможную по обстоятельствам помощь.

64. В случае истощения на судне в открытом море жизненных припасов, в том числе неприкосновенного запаса морской провизии, капитан вправе, по выслушании мнения судового совета, произвести в целях общего распределения реквизицию, в необходимом количестве, продовольствия, имеющегося в распоряжении отдельных лиц, находящихся на судне, или реквизицию находящегося на судне груза, могущего быть использованным для питания.

Стоимость реквизированного указанным порядком продовольствия или груза возмещается судовладельцем или получившими продовольствие лицами, если последние не принадлежат к составу экипажа и если по договору перевозки их содержание на судне не входит в состав провозной платы.

Нормы неприкосновенного запаса морской провизии устанавливаются Народным Комиссариатом Путей Сообщения.

65. Капитан имеет право в тех местах, где взятие лоцмана (приложения V и VI к настоящему кодексу) не является обязательным, согласно действующих постановлений, взять за

счет судовладельца на судно лоцмана, если найдется это необходимым. Правило настоящей статьи распространяется на случаи взятия лоцмана как в водах и портах Союза ССР, так и за границей.

66. Взаимоотношения между капитаном и прочими лицами судового экипажа, с одной стороны, и консулами Союза ССР, с другой, регулируются правилами, установленными консульским уставом Союза ССР (Собр. Зак. Союза ССР 1926 г. № 10, ст. 78), и инструкциями, изданными в его развитие.

67. Капитан в силу своего служебного положения признается представителем судовладельца и грузовладельцев в отношении сделок, вызываемых нуждами судна, груза или плавания.

Капитан, как представитель судовладельца и грузовладельца, предъявляет иски и отвечает по искам, относящимся к судну, грузу и фрахту, если на месте нет иных представителей судовладельца или грузовладельца.

Ограничение этого обычного круга полномочий капитана судовладельцем или грузовладельцем обязательно только в отношениях между ними и капитаном, но не в отношении третьих лиц, которые не знали об установленных ограничениях.

68. Капитан, встретивший во время рейса неотложную надобность в деньгах для исправления судна и пополнения его принадлежностей, содержания его экипажа и вообще для продолжения плавания, вправе, если нет времени выждать распоряжения судовладельца: а) продать лишние принадлежности судна, за исключением специального оборудования; б) продать ненужную для продовольствия экипажа часть жизненных припасов; в) продать часть груза или полностью весь груз.

Означенные в настоящей статье меры могут быть приняты капитаном не иначе, как с разрешения начальника порта—в порте Союза ССР и консула Союза ССР—за границей, если последний имеет местопребывание в портах захода судна или если имеется возможность снестись с ним по телеграфу.

Капитан обязан избрать тот способ приобретения средств к продолжению плавания, который наименее убыточен для судовладельца и грузовладельцев.

69. Капитан несет за свои неправильные действия имущественную ответственность перед судовладельцем.

Глава IV.

О морской перевозке в заграничном сообщении и в каботаже.

70. Перевозкой грузов и пассажиров от портов Союза ССР до иностранных портов и обратно могут заниматься за иждивением, установленными постановлением Совета Народных Комиссаров Союза ССР, как суда, плавающие под флагом Союза ССР, так при условии взаимности и суда, плавающие под иностранным флагом.

71. Перевозка грузов и пассажиров между портами Союза ССР одного и того же моря (малый каботаж) и разных морей (большой каботаж) может осуществляться исключительно судами, плавающими под флагом Союза ССР.

В отношении каботажа рассматриваются как одно море: а) Черное и Азовское моря, б) Бе-

лое море и Ледовитый океан; в) Японское, Охотское и Берингово моря.

72. При невозможности перевозки груза из одного порта Союза ССР в другой порт Союза ССР, расположенный в другом море, на судне, плавающим под флагом Союза ССР, если такая перевозка является срочно необходимой, Народный Комиссариат Внешней и Внутренней Торговли Союза ССР может по соглашению с Народным Комиссариатом Путей Сообщения разрешать в каждом отдельном случае грузоотправителю заключить договор о перевозке на судне, плавающим под иностранным флагом.

Глава V.

О договорах морской перевозки.

А. Договор морской перевозки грузов.

73. По договору морской перевозки грузов одна сторона (фрахтовщик, перевозчик) обязуется перевезти груз на судне из одного места в другое морским путем, а другая сторона (фрахтователь, отправитель) обязуется уплатить за это условленное вознаграждение (фрахт).

Договор морской перевозки грузов может быть заключен:

а) с условием предоставления для перевозки всего судна, части его или определенных судовых помещений (договор чартерпартии); б) без такого условия.

Договоры морской перевозки грузов подлежат регистрации на основании, установленном приложением VII к настоящему кодексу.

74. Правила, содержащиеся в настоящем разделе, применяются в тех случаях, когда соглашением сторон не установлено иное. Однако, в случаях, прямо указанных в настоящем разделе, соглашение сторон, не соответствующее этим правилам, является недействительным.

75. Правоотношения между перевозчиком и отправителем определяются их соглашением. Наличие и содержание соглашения могут быть доказываемы исключительно чартерпартией, коносаментом и другими письменными доказательствами.

76. Правоотношения между перевозчиком и получателем груза определяются содержанием коносамента. Условия договора морской перевозки, не изложенные в коносаменте, обязательны для получателя только в том случае, если в коносаменте сделана ссылка на тот документ, в котором они изложены.

77. Чартерпартия (п. «а» ст. 73) составляется за обоюдными подписями перевозчика и отправителя и должна содержать в себе наименование сторон, размер фрахта, обозначение груза, места погрузки, а также места назначения или направления судна.

78. После приема груза к перевозке перевозчик обязан по требованию отправителя выдать последнему коносамент. Коносамент составляется не менее чем в двух экземплярах (ст. 83), при чем один экземпляр следует при грузе.

Коносамент составляется на основании письменного объявления, подписанного отправителем.

Коносамент служит доказательством принятия перевозчиком означенного в нем груза.

79. Отправитель отвечает перед перевозчиком за вред, происшедший вследствие неточности или неправильности, допущенной отправителем в поданном объявлении.

80. Коносамент может быть составлен:

а) на имя определенного получателя (именной коносамент); б) приказу отправителя или получателя (ордерный коносамент); в) на предъявителя.

Если в ордерном коносаменте не указано, чьему приказу он составлен, то он считается составленным приказу отправителя.

81. Именной коносамент не может быть передан иначе, как на основаниях, установленных для передачи долгового требования.

Ордерный коносамент может быть передаваем по именным или бланковым передаточным надписям.

Коносамент на предъявителя передается посредством простого вручения.

82. В коносаменте обозначаются:

а) название судна, если груз должен быть перевезен на определенном судне; б) наименование перевозчика; в) место погрузки груза; г) наименование отправителя; д) место назначения или, в случае договора чартерпартии—место назначения или направление судна; е) наименование получателя (именной коносамент), или указание, что коносамент выдан приказу отправителя, либо наименование получателя с указанием, что коносамент выдан его приказу (ордерный коносамент), или указание, что коносамент выдан на предъявителя (коносамент на предъявителя); ж) наименование груза и имеющиеся на нем марки, а также число отдельных мест, либо количество или мера (вес или объем); з) фрахт и другие причитающиеся перевозчику платежи, либо указание, что фрахт должен быть уплачен, согласно условий, изложенных в чартерпартии или в другом документе, либо указание, что фрахт полностью уплачен; и) время и место выдачи коносамента; к) число выданных экземпляров коносамента; л) подпись перевозчика или капитана.

Если при перевозке грузов в навалку или навалку данные, указанные в п. «ж», не были проверены, перевозчик вправе включить таковые в коносамент с соответствующей оговоркой. Такая же оговорка может быть сделана перевозчиком при перевозке всякого рода грузов в том случае, когда у него есть достаточные основания предполагать, что данные, упомянутые в п. «ж», указаны отправителем неточно и он не имел возможности их проверить.

В коносамент могут быть включены по соглашению сторон и иные условия и оговорки. Документ, не содержащий какие-либо из данных, указанных в п.п. «а»—«л» настоящей статьи, не считается коносаментом.

83. По желанию отправителя ему может быть выдан коносамент в нескольких экземплярах тождественного содержания, при чем в каждом из них отмечается число составленных экземпляров коносамента.

Если коносамент выдан перевозчику более, чем в одном экземпляре, то после выдачи груза по одному из них остальные теряют силу.

84. Отправитель имеет право потребовать обратную выдачу груза в месте отправления до отхода судна, выдачу груза в промежуточном порте или выдачу его не тому лицу, которое указано в коносаменте, при условии предъявления всех выданных ему (отправителю)

экземпляров коносамента или представления соответствующего обеспечения. Такое же право принадлежит и всякому правильному держателю всех экземпляров коносамента, при условии их предъявления или представления соответствующего обеспечения.

85. Перевозчик обязан заблаговременно, до начала рейса, привести судно в состояние, годное к плаванию, надлежащим образом снарядить его, укомплектовать экипажем и снабдить припасами, а равно привести трюмы, кладовые и холодильники в состояние, обеспечивающее надлежащий прием, сохранение и перевозку груза. Противоречащее этому правилу соглашение сторон недействительно.

Перевозчик не несет по настоящей статье ответственности за скрытые недостатки, которые не могли быть обнаружены при проявлении им должной заботливости.

86. Отправитель должен своевременно передать перевозчику все документы, требуемые портовыми, таможенными, санитарными или иными правилами, и отвечает перед перевозчиком за убытки, происшедшие вследствие несвоевременной передачи, неправильности или недостаточности этих документов.

Равным образом отправитель обязан возместить перевозчику убытки, понесенные последним вследствие несоблюдения отправителем правил, указанных в части первой настоящей статьи.

87. В случае, если груз должен быть перевезен на определенном судне, он не может быть без согласия отправителя погружен на другое судно.

Правило это не применяется к случаям перегрузки вследствие технической необходимости, наступившей после начала погрузки.

88. Груз размещается по усмотрению капитана, но не может быть помещен на палубе судна без письменного согласия отправителя.

89. Продолжительность срока погрузки определяется соглашением сторон, а за отсутствием такового—сроками, обычно принятыми в соответствующих портах.

90. Сторонам предоставляется входить в соглашение о дополнительном по окончании срока погрузки сроке обождания (простое) и размере соответствующей платы, а также об уплате вознаграждения перевозчиком грузоотправителю за окончание грузоотправителем погрузки груза ранее срока, обусловленного в договоре морской перевозки.

При отсутствии соглашения сторон, предусмотренного настоящей статьей, продолжительность простоя и размер платы перевозчику, а также размер вознаграждения грузоотправителя определяются согласно срокам и норм, обычно принятых в соответствующих портах.

В случае отсутствия указанных норм, размер платы за простой определяется расходами по содержанию судна и экипажа, а вознаграждение грузоотправителя исчисляется в половинном размере платы за простой.

91. В случае предоставления по договору чартерпартии всего судна, капитан не вправе отказаться от приема груза, доставленного до окончания срока погрузки или до окончания срока простоя, если стороны условились о простое, хотя бы принятие и укладка груза могли задержать судно более условленного срока. За каждый лишний день задержания судна отпра-

витель обязан возместить причиненные перевозчику задержанием убытки.

В тех случаях, когда по договору чартерпартии были предоставлены часть судна или определенные судовые помещения, капитан вправе до истечения вышеуказанных сроков отказаться от приема такого груза, который при опоздании отправителя можно поместить на судне надлежащим образом и без вреда для остального груза не иначе, как с задержанием судна.

При этом перевозчик сохраняет право на получение полного фрахта.

92. В случае предоставления по договору чартерпартии всего судна, отправитель не вправе занимать своим грузом каюты и помещения, предназначенные для судового экипажа, для хранения судовых припасов, предметов судового снаряжения и топлива.

93. В случае предоставления по договору чартерпартии судна целиком или в части или определенных судовых помещений, отправитель может потребовать удаления постороннего груза из предоставленных судна, части судна или судового помещения в порте отправления, а в случае предоставления судна целиком—и в любом порте захода. Если груз не был своевременно удален в порте отправления или если он был удален только в порте захода, отправитель имеет право потребовать соответственного уменьшения фрахта, а также возмещения причиненных ему убытков.

94. Груз легко воспламеняющийся, взрывчатый или вообще опасный по своей природе, если он был сдан под неправильным наименованием, а также если при его приемке перевозчик не мог путем наружного осмотра удостовериться в его свойствах, может быть во всякое время выгружен перевозчиком в любом пункте, либо уничтожен или обезврежен без вознаграждения отправителя.

Отправитель отвечает за все убытки, причиненные погрузкой и перевозкой указанного груза.

Фрахт за перевозку такого груза не возвращается, а если он при отправлении груза не был уплачен, перевозчик может взыскать его полностью.

95. Если груз, указанный в ст. 94, погруженный с ведома и согласия перевозчика, станет опасным для судна или другого груза, то с таким грузом может быть поступлено согласно части первой ст. 94. Отправитель в таком случае не несет ответственности, за исключением случая общей аварии. Перевозчик имеет право на фрахт пропорционально пройденному грузом расстоянию.

96. В случае, если по договору чартерпартии отправителю предоставлено судно в целом, перевозчик обязан по требованию отправителя отправить судно в плавание, хотя бы не весь груз был погружен. Перевозчик в этом случае сохраняет право на полный фрахт.

97. Если стоимость наличного груза не может покрыть фрахт и другие издержки перевозчика по грузу, и если притом отправитель не внесет полностью фрахта перед отправлением судна или не представит дополнительно обеспечения, перевозчик имеет право расторгнуть договор и потребовать уплаты ему половины обусловленного фрахта, полного вознаграждения за простой, если таковой был, а также других, израсходованных перевозчиком

по грузу, сумм. Выгрузка производится за счет отправителя.

98. В случае предоставления по договору чертепартии всего судна, части судна или определенных судовых помещений, перевозчик имеет право, по истечении сроков для погрузки и простоя, отправить судно в плавание по своему усмотрению, хотя бы не весь условленный груз был погружен на судно, при чем сохраняется право перевозчика на получение полного фрахта. Правило настоящей статьи не устранивает действия части первой ст. 91.

99. Если по договору чертепартии было предоставлено все судно, отправитель вправе отказаться от договора с уплатой, — либо

а) половины полного фрахта, а также полного вознаграждения за простой, если он имел место, и других израсходованных перевозчиком за счет груза сумм, не включенных в сумму фрахта, если отказ отправителя последовал до истечения установленного срока для погрузки или простоя или до распоряжения отправителя капитану отправиться в плавание, смотря по тому, какой из этих двух моментов наступит ранее, — либо б) всего фрахта полностью и других сумм, указанных в п. «а», если отказ последовал после одного из моментов, упомянутых в п. «а», и договор был заключен на один рейс, — либо в) всего фрахта полностью за первый рейс, прочих сумм, указанных в п. «а», и половины фрахта за остальные рейсы, если отказ последовал после одного из моментов, упомянутых в п. «а», и договор был заключен на несколько рейсов.

При отказе от договора отправителя, перевозчик не вправе отправить судно до окончания выгрузки, хотя выгрузка могла бы задержать судно более обусловленных сроков, причем за все дни после истечения этих сроков отправитель обязан уплатить за простой.

Отправитель вправе требовать разгрузки судна во время рейса только в том порте, куда судно должно зайти согласно договору или зашло в силу необходимости.

100. Если по договору морской перевозки отправителю не было предоставлено все судно, то отказ от договора может последовать лишь при условии уплаты фрахта, вознаграждения за простой, если он имел место, и других израсходованных перевозчиком за счет груза сумм, при чем перевозчик обязан произвести выгрузку по требованию отправителя лишь в том случае, если этим не будет нанесен ущерб ему самому и другим отправителям.

101. Как перевозчик, так и отправитель вправе отказаться от договора без вознаграждения другой стороной, если до отхода судна из места погрузки будет:

а) объявлена война, могущая угрожать опасностью захвата судну или грузу; б) объявлена блокада места отправления или места назначения груза; в) по распоряжению властей задержано судно по причинам, не зависящим от той и другой стороны; г) взято судно для надобностей государства; д) воспрещен вывоз из места отправления или ввоз в место назначения того груза, который предположен к перевозке.

Однако, случаи, предусмотренные в п.п. «в» и «д», не могут служить для отправителя основанием к отказу от договора без вознаграждения другой стороны, если задержка предвидится кратковременная.

В случаях, предусмотренных в настоящей статье, расходы по выгрузке несет отправитель.

102. Каждая из сторон может вследствие наступления какого-либо из обстоятельств, перечисленных в ст. 101, отказаться от договора также и во время рейса, с тем, что в этом случае отправитель уплачивает перевозчику все понесенные последним по грузу расходы, в том числе и расходы по выгрузке, а также и фрахт, пропорционально пройденному расстоянию.

103. Договор прекращается без отказа сторон и без обязанности одной стороны вознаграждать другую, если после заключения договора и до отхода судна из места погрузки, вследствие действия случая:

а) судно погибает, будет взято в качестве приза или будет признано негодным к плаванию; б) погибнет груз, индивидуально определенный; в) погибнет груз, определяемый родовыми признаками, после сдачи его для погрузки, и отправитель не успеет сдать другой груз вместо погибшего.

Договор прекращается вследствие указанных в первой части настоящей статьи обстоятельств также и во время рейса, при чем в случае, предусмотренном п. «а», перевозчику причитается фрахт пропорционально пройденному пути, а в случаях, предусмотренных п.п. «б» и «в», — фрахт из расчета стоимости спасенного и сданного груза также пропорционально пройденному пути.

104. Если по договору чертепартии предоставлено все судно и окажется невозможным войти в порт назначения груза вследствие блокады, войны, запрещения, льда или иной причины, капитан обязан отвести судно в один из ближайших портов, уведомить отправителя о препятствии и ожидать его распоряжения. В случае невозможности в течение разумного срока получить распоряжение отправителя, капитан вправе разгрузить судно или же возвратиться с грузом обратно, смотря по тому, что представляется более выгодным для отправителя. Отправитель обязан в последнем случае уплатить фрахт пропорционально пройденному расстоянию.

105. Не считается нарушением договора перевозки всякое отклонение судна от намеченного пути в целях спасения на море человеческих жизней, судов и грузов, а равно иное отклонение, вызванное действительной необходимостью.

106. В отношении условий выгрузки и простоя в портах назначения, исчисления их срока и вознаграждения за простой, а равно за окончание разгрузки ранее обусловленного срока, соответственно применяются ст.ст. 89 и 90.

107. Груз выдается в порте назначения: а) по именному коносаменту получателю, указанному в коносаментах; б) по ордерному коносаменту отправителю или получателю, в зависимости от того, чьему приказу он составлен, если притом на коносаментах нет передаточных надписей, или же лицу, указанному в последней из непрерывного ряда передаточных надписей, или предъявителю коносамента с последней бланковой надписью; в) по коносаменту на предъявителя — предъявителю коносамента.

108. Получатель и перевозчик имеют право каждый требовать осмотра груза до сдачи его.

Расходы по осмотру несет тот, кто его потребовал.

109. При приеме груза получатель обязан уплатить перевозчику, если это не было сделано ранее, причитающийся перевозчику фрахт, простойные деньги, необходимые расходы, произведенные перевозчиком за счет груза, а также в случае общей аварии внести аварийный взнос или представить надлежащее обеспечение.

110. За груз, погибший вследствие крушения судна или иного несчастного случая, а равно захваченный в качестве законного приза, фрахт не взимается, а если он был внесен вперед, то возвращается. Если после гибели судна груз окажется спасенным или после захвата будет освобожден, то перевозчик имеет право на фрахт пропорционально пройденному пути.

111. За груз, погибший или поврежденный вследствие его естественных свойств, в частности внутренней порчи, усадки, раструски, утечки, вследствие неудовлетворительности упаковки или по иным причинам, зависящим от отправителя, фрахт уплачивается полностью.

112. Перевозчик может не выдавать груза до уплаты фрахта и всех других причитающихся ему в силу договора морской перевозки платежей.

Если при приеме груза, перевозимого по коносаменту, получатель не заявил перевозчику о частичной утрате или повреждении груза или просрочке в его сдаче, то считается, поскольку противное не будет доказано, что он получил груз в соответствии с условиями коносамента.

В случае, если частичная утрата или повреждения не могли быть обнаружены при обычном способе приема груза, то заявление перевозчику может быть сделано получателем в течение трех дней после приемки груза.

Если при приеме груза был произведен осмотр его совместно с перевозчиком, то получатель может не делать указанного в настоящей статье заявления.

Соглашение, противоречащее настоящей статье, недействительно.

113. В случае неявки получателя груза или отказа получателя от принятия груза, груз выгружается и сдается капитаном на хранение в склад или иное надежное место.

Если сданный на хранение груз не будет востребован в течение двух месяцев со дня прихода судна в порт выгрузки и если при этом отправитель не уплатит перевозчику всех причитающихся по данной перевозке сумм, перевозчик вправе продать груз с публичного торга.

Скоропортящийся невостребованный груз может быть продан и до истечения указанного во второй части настоящей статьи срока.

114. В случае, если груз перевозился по договору чартепартии, правила ст. 113 применяются со следующими изменениями.

О неявке или отказе получателя капитан обязан немедленно уведомить отправителя. Выгрузка и сдача груза на хранение, предусмотренные в ст. 113, производятся лишь по истечении сроков выгрузки и простоя и при том лишь условия, если в эти сроки не поступит иное распоряжение отправителя.

Время, потраченное перевозчиком на сдачу груза на хранение, вознаграждается как простой.

115. Деньги, вырученные от продажи груза (ст. 113), за покрытием причитающихся перевозчику платежей по перевозке и расходов по хранению и продаже, вносятся перевозчиком в депозит по месту продажи для выдачи по принадлежности.

В том случае, если вырученных от продажи сумм окажется недостаточно для покрытия причитающихся перевозчику платежей и расходов по хранению и продаже, перевозчику предоставляется право взыскать все недополученное с отправителя.

116. Перевозчик отвечает за утрату и повреждение груза, а также за задержку в его сдаче, если только утрата, повреждение или задержка не произошли вследствие обстоятельств, которые не могли быть устранены заботами добросовестного перевозчика, в частности вследствие:

а) действия непреодолимой силы; б) опасностей и случайностей на море и других судоходных водах; в) пожара; г) действия и распоряжения власти (задержание, арест, карантин и т. д.); д) военных действий и народных волнений; е) действий или упущений отправителя или получателя; ж) свойств груза (внутренней порчи или нормальной убыли) и его скрытых недостатков; з) незаметных по наружному виду недостатков упаковки груза; и) недостаточности или неясности марок; к) падежа или болезни перевозимых животных; л) действий или упущений капитана, прочих лиц судового экипажа и лоцмана в судовождении или управлении судном, за исключением однако действий или упущений при приеме, погрузке, размещении, сохранении, выгрузке и сдаче груза; м) спасания человеческих жизней, судов и грузов.

Ответственность по настоящей статье возникает с момента принятия груза к перевозке и продолжается до момента выдачи его.

Недействительны соглашения, не соответствующие правилам настоящей статьи, за исключением соглашений об ответственности за время от принятия груза до погрузки его на судно и после выгрузки до сдачи груза.

117. Вознаграждение за утраченный груз определяется стоимостью груза в месте назначения судна в то время, когда туда пришло или должно прийти судно.

Вознаграждение за поврежденный груз определяется разницей между стоимостью поврежденного груза по оценке сведущих лиц и стоимостью того же груза в неповрежденном состоянии.

Стоимость груза определяется его биржевой или рыночной ценой, а при отсутствии такой—оценкой через сведущих лиц.

Из вознаграждения за утраченный или поврежденный груз вычитаются полностью фрахт и те сбережения в расходах по перевозке груза и очистке его пошлинами и сборами, какие оказалось возможным сделать вследствие повреждения груза.

118. При перевозке по коносаменту, если стоимость груза не была объявлена и включена в коносамент, вознаграждение за утраченное или поврежденное место или обычную единицу груза не может превышать 1.000 рублей.

Соглашение об уменьшении этой предельной суммы недействительно.

119. Оказавшийся на судне груз, помещенный без ведома капитана, выгружается в лю-

бом порте по усмотрению капитана со взисанием в двойном размере фрахта, причитающегося от пункта отправления до пункта выгрузки, и сверх того всех убытков, которые понесет перевозчик вследствие помещения означенного груза.

Б. Договор фрахтования судна на время (тайм-чартер).

120. По договору фрахтования судна на время (тайм-чартер) одна сторона (фрахтовщик) обязуется предоставить за вознаграждение принадлежащее ему судно другой стороне (фрахтователю) на определенный срок для перевозки грузов или пассажиров или для иных целей, предусмотренных п. «а» ст. 1.

Сделка фрахтования на время судна, плавающего под флагом Союза ССР, совершенная за границей, должна быть зарегистрирована у консула Союза ССР.

121. Правоотношения сторон по договору фрахтования судна на время определяются их соглашением. Наличие и содержание соглашения могут быть доказываемы исключительно письменными доказательствами.

Правила настоящего раздела применяются в тех случаях, когда соглашением сторон не установлено иное.

122. Фрахтовщик обязан передать судно фрагователю в состоянии годном к использованию его для целей, предусмотренных договором, а также надлежащим образом снаряженным и укомплектованным экипажем. Фрахтовщик обязан также содержать судно в течение срока договора в исправном состоянии, а равно оплачивать содержание судового экипажа.

123. Вознаграждение, причитающееся судно за оказание помощи, имевшее место до окончания действия договора, распределяется в равных долях между фраговщиком и фрагователем, за вычетом сумм, следуемых в возмещение понесенных судном издержек и убытков, и доли, причитающейся судовому экипажу.

В. Договор морской перевозки пассажира.

124. По договору морской перевозки пассажира перевозчик обязуется перевезти пассажира из одного места в другое морским путем за обусловленное вознаграждение (проездная плата).

125. Правила, содержащиеся в настоящем разделе, применяются в тех случаях, когда соглашением сторон не установлено иное. Однако, соглашения сторон, уменьшающие права пассажиров, предусмотренные в настоящем разделе, недействительны.

126. Выданный пассажиру билет служит доказательством заключения договора перевозки и уплаты пассажиром проездной платы.

127. Для перевозки пассажиров перевозчик обязан предоставить судно, годное для такой перевозки.

128. В случае неявки пассажира вследствие его смерти или болезни проездная плата подлежит возвращению. Во всех прочих случаях неявка пассажира не дает ему права на возврат проездной платы.

129. Не позднее трех суток до объявленного отхода судна, если правилами мореходного предприятия не установлен более льготный

срок, пассажир имеет право, отказавшись от проезда, получить обратно внесенную им за проезд плату.

130. Если пассажир не воспользовался правом проезда по причинам, зависящим от перевозчика, то провозная плата подлежит возвращению.

131. Договор морской перевозки пассажира расторгается:

а) в случае наступления одного из обстоятельств, указанных в п.п. «а», «б», «в» и «г» ст. 101 и в п. «а» ст. 103 настоящего кодекса, при чем провозная плата должна быть уплачена за пройденный путь, и

б) в случае задержки отхода судна в рейс, превышающей на три дня объявленный срок отправления.

132. Перевозчик отвечает за вред, причиненный пассажиру во время и вследствие перевозки, в частности за смерть и повреждение здоровья, если не докажет, что вред произошел от действия непреодолимой силы, либо умысла или грубой неосторожности самого потерпевшего.

133. Багажом признаются вещи пассажира, перевозимые за плату по багажной квитанции.

134. Перевозчик имеет право не выдавать багажа до получения платы за его провоз.

Багаж, не востребованный в течение трех месяцев со дня прихода судна в порт назначения, может быть продан в порядке, установленном ст.ст. 113 и 115.

135. Ответственность перевозчика за утрату и повреждение багажа определяется на основании ст.ст. 116 и 117 настоящего кодекса.

136. Пассажир имеет право перевозить с собою бесплатно ручную кладь в количестве, определяемом правилами мореходного предприятия.

Перевозчик несет ответственность за утрату и повреждение ручной клади лишь в том случае, если пассажир докажет, что утрата или повреждение произошли вследствие умысла или неосторожности перевозчика.

Г. О воинских перевозках.

137. Мореходные предприятия Союза ССР производят все воинские перевозки на основании особого положения, утверждаемого Народным Комиссариатом Путей Сообщения совместно с Народным Комиссариатом Финансов Союза ССР и Народным Комиссариатом по Военным и Морским Дела.

Постановления настоящего кодекса имеют применение к воинским перевозкам, поскольку эти постановления не противоречат упомянутому положению.

Глава VI.

О договоре буксировки.

138. По договору буксировки владелец одного судна обязывается за вознаграждение буксировать другое судно либо на определенное расстояние, либо в течение определенного времени, либо для выполнения определенного маневра.

139. Договор буксировки может быть заключен в устной форме независимо от суммы договора.

140. Ответственность за вред, причиненный при буксировке буксируемому судно, находящимся на нем людям и имуществу, в случае, когда капитан буксирующего судна управляет

буксируемым судном, при отсутствии иного соглашения, несет владелец буксирующего судна.

141. Ответственность за вред, причиненный при буксировке буксирующему судну, находящимся на нем людям и имуществу, в случае, когда капитан буксируемого судна управляет буксирующим судном, при отсутствии иного соглашения, несет владелец буксируемого судна.

Глава VII.

Об общей и частной аварии.

142. Общей аварией признаются убытки, понесенные вследствие произведенных намеренно и разумно чрезвычайных расходов или пожертвований в целях спасения судна, фрахта и перевозимого на судне груза от общей для них опасности.

Общая авария подлежит распределению между судном, фрахтом и грузом соразмерно их стоимости.

Примечание. Под фрахтом в настоящей главе разумеется также и плата за перевозку пассажиров и их багажа.

143. В частности к общей аварии при наличии условий, указанных в ст. 142, относятся:

а) убытки, вызванные выбрасыванием за борт груза и принадлежностей судна, а также убытки от повреждений судна или груза при принятии мер общего спасения, в частности вследствие проникновения воды в трюм через люки, открытые для выбрасывания груза, или через другие сделанные для этого отверстия; б) убытки, вызванные тушением возникшего на судне пожара, в том числе убытки от произведенного для этой цели затопления судна, в) убытки, причиненные судну или грузу посадкой судна на мель; г) убытки от повреждения машин и котлов судна, находившегося на мели в опасном положении, причиненные стараниями снять судно с мели; д) убытки от повреждения или гибели парусов или рангоута, причиненные стараниями снять судно с мели или еще выше посадить его на мель; е) чрезвычайные расходы по перегрузке груза или топлива или предметов снабжения из судна в лхтера, по найму лхтеров и по обратной погрузке на судно, произведенные при посадке судна на мель; ж) убытки от повреждения или гибели груза, топлива или предметов снабжения, причиненные перемещением их на судне, выгрузкой из судна, обратной погрузкой и укладкой, а также при хранении в тех случаях, когда самые расходы по совершению этих действий являются общей аварией; з) расходы, вызванные вынужденным заходом судна в место убежища или возвращением его в место нагрузки вследствие несчастного случая или какого-либо другого чрезвычайного обстоятельства; и) расходы, связанные с выходом судна с грузом или частью его из места убежища либо места нагрузки, в случае вынужденного в него возвращения, когда эти расходы явились следствием указанных захода или возвращения; к) расходы, произведенные в месте убежища либо нагрузки, в случае вынужденного в него возвращения, по перемещению на судне или выгрузке с судна груза, топлива и предметов снабжения, в частности для исправления повреждений судна, вызванных несчастным случаем или повреждением, если это исправление было необходимо для

безопасного продолжения рейса; л) расходы по обратной погрузке и укладке груза, топлива и предметов снабжения, выгруженных при обстоятельствах, указанных в п. «к», вместе со всеми расходами по хранению на складе, включая страхование от огня, если таковое имело место; м) расходы по уплате содержания судовому экипажу, а равно стоимость его довольствования за время задержки судна в месте убежища, либо месте нагрузки, в случае вынужденного в него возвращения, при обстоятельствах, указанных выше в п.п. «з» и «к»; н) стоимость судового инвентаря или предметов снабжения, сожженных по необходимости вместо топлива—однако, при том лишь условии, что на судно был взят полный запас топлива,—за вычетом сметного количества топлива, которое было бы сожжено, при чем стоимость этого топлива определяется по рыночной цене в последнем порте захода или отправления в день отплытия; о) расходы, произведенные в целях получения помощи, а также убытки, причиненные судну или грузу судами, которые оказывали помощь; п) сумма фрахта, потерянного вследствие утраты груза, за вычетом тех расходов, которые были бы в целях получения этого фрахта произведены перевозчиком, но которые вследствие утраты груза произведены не были; р) стоимость временных исправлений судна, произведенных в месте убежища, либо в месте погрузки, в случае вынужденного в него возвращения, вследствие повреждения, являющегося общей аварией, а также стоимость временных исправлений случайных повреждений, но только в сумме тех предотвращенных расходов, которые были бы признаны общей аварией, если бы эти исправления не были произведены.

144. К общей аварии приравниваются убытки, понесенные вследствие расходов, произведенных во избежание чрезвычайных расходов, указанных в ст. 142. Однако, эти расходы возмещаются в порядке постановлений настоящей главы лишь в пределах не свыше того расхода, который подлежал бы отнесению к общей аварии.

145. В том случае, когда судно будет признано негодным к плаванию или откажется от продолжения рейса, из расходов по хранению, по уплате содержания судовому экипажу и по его довольствованию (п.п. «л» и «м» ст. 143) подлежат отнесению на общую аварию лишь расходы, произведенные до признания судна негодным к плаванию или отказа его от продолжения первоначального рейса. В том случае, когда признание судна негодным к плаванию или отказ от продолжения рейса произошли до окончания выгрузки груза, на общую аварию подлежат отнесению все расходы, произведенные до дня окончания выгрузки.

146. Частной аварией признаются все убытки по судну, грузу или фрахту, не предусмотренные в ст.ст. 142—144, в том числе:

а) стоимость выброшенного за борт груза, перевозившегося на судне не в соответствии с обычаями, принятыми в морской торговле; б) стоимость выброшенного за борт самовозгоревшегося груза; в) убытки, причиненные тушением пожара тем частям судна и груза, которые сами находились в огне; г) убытки, понесенные вследствие обрушения обломков частей судна или остатков рангоута и других предметов, уже ранее снесенных вследствие

морской опасности; д) убытки от повреждения машин и котлов, а также от повреждения или гибели парусов и рангоута судна, находившегося на плаву, хотя бы эти убытки были вызваны усилиями, направленными к общему спасению судна и груза; е) всякие убытки или потери, понесенные судном или грузом вследствие увеличения продолжительности рейса, как, например, простой или рыночные потери; ж) убытки, причиненные намеренной посадкой судна на мель (п. «в» ст. 143), когда она произошла при обстоятельствах, которые должны были бы вызвать посадку на мель и независимо от принятых мер.

Убытки, признаваемые частной аварией, не подлежат распределению между судном, грузом и фрахтом. Их несет тот, кто их потерпел, или тот, на кого падает ответственность за их причинение.

147. Общая авария распределяется в порядке, указанном во второй части ст. 142, и в том случае, когда опасность, вызвавшая чрезвычайные расходы или пожертвования (ст. 142), возникла по вине третьего лица или одного из участников договора морской перевозки. Однако, такое распределение не устраняет права участников общей аварии на взыскание с ответственного лица понесенных убытков.

148. Признаваемые общей аварией убытки от повреждений или гибели предметов, погруженных на судно без ведома судовладельца или его агентов, а также грузов, которые при сдаче к перевозке намеренно неправильно объявлены, не распределяются в порядке, указанном во второй части ст. 142. Однако, владельцы этих предметов, если эти предметы были спасены, обязаны участвовать на общем основании во взносах по общей аварии.

Такие же убытки от повреждения или гибели предметов, стоимость которых при сдаче к перевозке была объявлена ниже их действительной стоимости, распределяются в порядке, указанном во второй части ст. 142, с тем, однако, что владельцы этих предметов участвуют во взносах по общей аварии в соответствии с действительной стоимостью этих предметов, но получают возмещение убытков лишь в соответствии с их объявленной стоимостью.

149. Сумма, возмещаемая по общей аварии за повреждение судна, должна соответствовать действительной, но не свыше нормальной, стоимости исправления повреждений или замены частей, за вычетом в тех случаях, когда старые материалы заменены новыми, скидок за «новое вместо старого», — определяемых правилами, издаваемыми Комитетом Регистра Союза ССР.

Когда исправление произведено не было, в расчет принимается соответствующее уменьшение стоимости судна, не превышающее, однако, нормальной стоимости исправлений, согласно сметы.

В случае действительной или конструктивной полной гибели судна, признаваемые общей аварией убытки по судну исчисляются, исходя из стоимости судна в неповрежденном состоянии, за вычетом из нее нормальной стоимости исправления повреждений, являющихся частной аварией, и сумм, вырученных от продажи судна, если таковая произведена.

150. Никакие скидки «за новое вместо старого» (ст. 149) не производятся со стоимости

временных исправлений, предусмотренных п. «р» ст. 143.

151. Признаваемый общей аварией убыток от повреждения или гибели пожертвованного груза определяется в соответствии со стоимостью груза по рыночной цене в день прибытия судна в порт назначения груза, или в месте и в день окончания рейса, если судно не дошло до порта назначения груза.

В случае продажи поврежденного груза после его прибытия, убыток определяется посредством умножения стоимости груза в неповрежденном состоянии в день прибытия судна на отношение суммы, фактически вырученной от продажи груза, к стоимости его в неповрежденном состоянии в день продажи.

При отсутствии рыночной цены стоимость груза определяется экспертизой.

152. Общая стоимость имущества, участвующего в покрытии общей аварии (контрибуционный капитал), определяется по действительной чистой стоимости имущества по окончании рейса с прибавлением к ней стоимости пожертвованного имущества, если только таковая в нее уже не включена. При этом из суммы фрахта исключаются расходы и жалованье экипажу по данному рейсу, которые не были признаны подлежащими возмещению по общей аварии и которые перевозчику не пришлось бы уплатить, если бы судно и груз погибли в то время, когда имела место общая авария. Кроме того, исключаются из стоимости имущества все признаваемые частной аварией расходы, которые были произведены в отношении этого имущества после общей аварии.

Стоимость пассажирского багажа и ручной клади пассажиров не включается в контрибуционный капитал.

153. Расчет по распределению общей аварии (диспаша) составляется порядком, установленным в приложении VIII к настоящему кодексу.

154. Правила настоящей главы применяются в тех случаях, когда соглашением сторон не установлено иное.

Глава VIII.

О возмещении убытков от столкновения судов.

155. При столкновении между морскими судами, а также между морскими и иными судами вне зависимости от того, произошло ли столкновение в морских или иных водах, применяются правила настоящей главы.

156. Если столкновение произошло случайным или произошло вследствие действия непреодолимой силы, а также, если есть сомнение относительно причин столкновения, то убытки несет тот, кто их потерпел.

Это правило применяется и в том случае, если суда или одно из них находилось в момент столкновения на якоре.

157. Если столкновение вызвано неправильными действиями или упушениями одного из судов, убытки возмещаются той стороной, по чьей вине произошло столкновение.

158. Если столкновение вызвано виной всех столкнувшихся судов, то ответственность каждого из них определяется соразмерно степени вины. Если по обстоятельствам дела эта соразмерность не может быть установлена или если степень вины представляется равнознача-

щей, то ответственность распределяется в равных долях.

159. В случаях, указанных в ст. 158, суда отвечают солидарно перед третьими лицами за убытки, происшедшие вследствие смерти или повреждения здоровья, при чем судно, уплатившее сумму большую, чем с него следует по соразмерности, имеет право обратного требования к другим судам. Все остальные причиненные в этих случаях убытки падают на соответствующие суда по соразмерности, но без солидарной ответственности.

160. Ответственность, установленная ст.ст. 156—159, имеет место также и в том случае, когда столкновение произошло по вине лоцмана (приложения V и VI к настоящему кодексу), хотя бы пользование услугами последнего было обязательно.

161. Капитан каждого из столкнувшихся судов обязан после столкновения, насколько он может это сделать без серьезной опасности для своего судна, своего экипажа и своих пассажиров, оказать помощь другому судну, его экипажу и его пассажирам.

Капитаны обязаны, равным образом, поскольку это возможно, сообщить друг другу названия своих судов, порты приписки, место отправления и место назначения. Капитан несет уголовную ответственность за нарушение указанных обязанностей на основании законодательства союзных республик.

Судовладелец не несет ответственности за неисполнение капитаном установленных настоящей статьей обязанностей.

162. Правила настоящей главы применяются также в случаях, когда убытки причинены одним судном другому или находящимся на судне лицам, грузу или иному имуществу, либо выполнением или невыполнением маневра, либо вследствие несоблюдения правил судоходства, даже если при этом не произошло столкновения.

Глава IX.

О вознаграждении за оказание помощи.

163. При оказании помощи морскими судами друг другу, или оказании помощи морским судном иному судну или наоборот, вне зависимости от того, была ли оказана помощь в морских или иных водах, применяются правила настоящей главы.

Правила о затонувшем в море имуществе изложены в приложении IX к настоящему кодексу.

164. Всякое имеющее полезный результат действие по оказанию помощи или по спасению судна, подвергавшегося опасности, находящихся на нем грузов и иных предметов, а равно по сохранению этому судну фрахта и платы за перевозку пассажиров, дает спасателю право на получение вознаграждения.

165. Спасенные люди не обязаны уплачивать вознаграждение за свое спасение. Однако, спасатели людей имеют право на справедливую долю в общем вознаграждении за спасенное имущество наравне со спасателями имущества.

166. Правом на вознаграждение не пользуются:

а) экипаж судна, подвергавшегося опасности; б) буксирующее судно, поскольку его дей-

ствия вытекали из договора буксировки; в) спасатели, оказавшие услуги вопреки прямому и разумному воспрещению капитана судна, подвергавшегося опасности.

167. Вознаграждение уплачивается и в том случае, когда судно, оказавшее помощь, принадлежит владельцу спасенного судна.

168. Размер вознаграждения определяется соглашением сторон, а за отсутствием соглашения—судом.

Всякое соглашение об оказании помощи, состоявшееся в момент и под влиянием опасности, может быть по требованиям одной из сторон признано недействительным или изменено судом, если суд признает, что условия соглашения несправедливы.

169. Вознаграждение не может превышать стоимости спасенного имущества.

170. Стоимостью спасенного имущества признается сумма его оценки, а если имущество было продано, то сумма, вырученная от его продажи, за вычетом в обоих случаях установленных сборов и пошлин, а также издержек по выгрузке, хранению и производству оценки или продажи имущества.

Порядок производства оценки, а равно определение случаев, когда спасенное имущество может быть продано, и порядок продажи устанавливаются Народным Комиссариатом Путей Сообщения.

171. Вознаграждение за оказанную помощь обнимает собой как оплату услуг спасателей, в том числе и владельца судна, оказавшего помощь, так и все издержки, произведенные в целях оказания помощи, а равно плату за хранение спасенного имущества до сдачи его владельцу или до продажи.

172. Вознаграждение определяется судом сообразно обстоятельствам дела, при чем суд принимает во внимание прежде всего результат спасения и оказания помощи, труд и услуги спасателей, опасность, которой подвергались спасенное судно и его пассажиры, экипаж и груз, а также спасатели и спасавшее судно, затраченное время, понесенные издержки и убытки, возможную ответственность спасателя перед третьими лицами и прочие риски, стоимость имущества, подвергавшегося опасности, а также специальное назначение судна, оказавшего помощь. Сверх того, суд принимает во внимание стоимость спасенных вещей.

Суд может уменьшить вознаграждение или отказать в нем, если окажется, что спасатели по своей вине сделали необходимым оказание помощи или если они совершили кражу, утайку или иные обманные действия.

173. Распределение вознаграждения между спасателями (судами и лицами, действовавшими самостоятельно) производится или по соглашению спасателей или по решению суда, который при этом руководствуется правилами ст. 172.

174. Распределение между судовладельцем и экипажем вознаграждения, причитающегося отдельному судну, производится согласно инструкции, издаваемой Народным Комиссариатом Путей Сообщения по соглашению с центральным комитетом профессионального союза работников водного транспорта.

Глава X.

О пределах ответственности судовладельца.

175. По всем обращенным к нему требованиям судовладелец, за исключением случаев, указанных в части первой ст. 177, отвечает всем своим имуществом.

176. Взыскание не может быть обращено на суда, принадлежащие Союзу ССР, союзным республикам и другим юридическим лицам, указанным в п. «а» ст. 6.

177. Ответственность судовладельца является ограниченной в отношении следующих требований:

а) о вознаграждении за всякий вред, причиненный капитаном судна, прочими лицами судового экипажа, лоцманом и всяким другим лицом, обслуживающим судно, при исполнении ими их обязанностей, в частности за вред, происшедший от неисполнения или ненадлежащего исполнения договора морской перевозки грузов, если основание требования возникло в промежуток времени с момента погрузки до момента выгрузки; б) о вознаграждении за оказание помощи; в) о возмещении по общей аварии; г) об исполнении обязательств, основанных на действиях, совершенных капитаном без особого уполномочия судовладельца в силу общих законных полномочий капитана (ст.ст. 67 и 68) с целью сохранения судна или продолжения рейса.

Однако, ограничение ответственности не имеет места:

а) в отношении требований трудящихся о вознаграждении за увечье и смерть; б) в тех случаях, когда судовладелец исполнял на своем судне обязанности капитана, и в) по сделкам, заключенным капитаном для удовлетворения потребностей судна, вызванных недостаточным или неправильным его снаряжением, укомплектованием экипажа или снабжением припасами при отправлении в рейс.

178. В случаях, предусмотренных частью первой ст. 177, судовладелец отвечает лишь в пределах суммы, образуемой из стоимости судна (ст. 179), фрахта, а также причитающихся по этому судну возмещений по общей аварии и вознаграждения за причиненные судну после начала рейса и еще не восстановленные повреждения. Вместо уплаты стоимости судна судовладелец может предоставить последнее в распоряжение кредиторов. Однако, в отношении требований, указанных в п. «а» части первой ст. 177, ответственность судовладельца не должна превышать суммы, равной произведению 75 рублей на число регистровых тонн валовой вместимости. Суда, указанные в ст. 176, могут быть предоставлены в распоряжение кредиторов лишь с соблюдением ст. 37.

179. Стоимость судна определяется на основании нижеследующих правил:

а) в случаях столкновения, аварий и других происшествий, в отношении всех связанных с этими обстоятельствами требований, возникших до прихода судна в ближайший порт, оценка производится по состоянию судна в момент прибытия его в указанный порт; если до этого момента новое происшествие, не связанное с первым, уменьшило стоимость судна, то причиненное таким путем уменьшение стоимости не принимается в расчет в отношении требований, связанных с более ранним происше-

ствием; если происшествие имело место во время пребывания судна в этом порте, то оценка производится по состоянию судна в этом порте после происшествия; б) в отношении требований, возникших из договора перевозки, а равно в отношении всех требований по грузу, хотя бы и не вытекающих из договора перевозки, кроме случаев, предусмотренных в п. «а» настоящей статьи, оценка производится по состоянию судна в порте назначения груза или в месте перерыва рейса; если груз предназначен в несколько портов и если причиненный вред был следствием какой-либо общей причины, оценка производится по состоянию судна в первом из этих портов; в) во всех других случаях, предусмотренных частью первой ст. 177, судно оценивается по состоянию его в момент прибытия в порт конечного назначения.

180. Под фрактом в настоящей главе подразумевается плата за провоз грузов, пассажиров и их багажа, находившихся на судне в момент возникновения основания требования.

181. Соглашения сторон, направленные на уменьшение ответственности судовладельца, определяемой настоящей главою, недействительны.

Глава XI.

О привилегированных требованиях.

182. Требования, указанные в ст. 183, подлежат преимущественному перед всеми другими требованиями, в том числе и обеспеченными залогом имущества, указанного в настоящей статье, удовлетворению из:

а) стоимости судна; б) фрахта и платы за провоз пассажиров и их багажа, причитающихся за рейс, в течение которого возникло требование; в) возмещения, причитающегося судовладельцу по общей аварии, а также вследствие понесенных судном и невосстановленных повреждений или же вследствие потери фрахта; г) возмещения, причитающегося судовладельцу за оказанную до окончания рейса помощь за вычетом сумм, причитающихся капитану и другим лицам, обслуживающим судно.

183. Требования подлежат преимущественному удовлетворению из имущества, указанного в ст. 182, в порядке нижеследующих разрядов:

а) к первому разряду принадлежат требования рабочих и служащих, вытекающие из законодательства о труде или из коллективных и трудовых договоров, требования по социальному страхованию с причитающейся по ним пеней, требования профессиональных союзов по отчислению на содержание судовых комитетов и требования по вознаграждению за увечье и смерть, поскольку все указанные требования относятся к соответствующему судну; б) ко второму разряду принадлежат требования по портовым сборам и по плате за услуги, оказанные в порту; в) к третьему разряду принадлежат требования по вознаграждению за оказание помощи и взносам по общей аварии; г) к четвертому разряду принадлежат требования по вознаграждению, причитающегося за убытки от столкновения или иного происшествия на море, от повреждения портовых сооружений, доков и фарватера, а также вследствие гибели или повреждения груза или ба-

гажа; д) к пятому разряду принадлежат требования, возникшие из действий, совершенных капитаном в силу его законных полномочий (ст.ст. 67 и 68) для удовлетворения действительных потребностей судна в видах его сохранения или для продолжения рейса, безотносительно к тому, является или не является капитан одновременно и судовладельцем, а также и к тому, принадлежит ли требование последнему или третьим лицам.

184. Требования, указанные в ст. 185, подлежат преимущественному перед всеми другими требованиями, в том числе и обеспеченными залогом имущества, указанного в настоящей статье, удовлетворению из:

а) стоимости груза, не сданного получателю; б) возмещения за поврежденный груз; в) возмещения по общей аварии, причитающегося грузу.

185. Требования подлежат преимущественному удовлетворению из имущества, указанного в ст. 184, в порядке нижеследующих разрядов:

а) к первому разряду принадлежат требования по портовым сборам и по плате за услуги, оказанные в порте; б) ко второму разряду принадлежат требования о вознаграждении за оказание помощи и взносы, падающие на груз по общей аварии; в) к третьему разряду принадлежат требования, возникшие из действий, совершенных капитаном в силу его законных полномочий (ст.ст. 67 и 68) для сохранения груза или для продолжения рейса, безотносительно к тому, является или не является капитан одновременно и судовладельцем, а также и к тому, принадлежит ли претензия последнему или третьим лицам; г) к четвертому разряду принадлежат требования фрахта и других причитающихся по перевозке данного груза платежей.

186. Судебные издержки и расходы, произведенные в общих интересах кредиторов с целью сохранения подлежащего публичной продаже судна или груза или с целью продажи их и распределения вырученных сумм, удовлетворяются ранее требований, указанных в ст.ст. 183 и 185.

187. Требования, указанные в ст.ст. 183 и 185, удовлетворяются в порядке разрядов и в пределах каждого разряда по соразмерности. Однако, требования, указанные в п.п. «в» и «д» ст. 183 и в п.п. «б» и «в» ст. 185, удовлетворяются в пределах этих разрядов в порядке, обратном времени их возникновения. Требования, возникшие из одного и того же происшествия, считаются возникшими одновременно.

188. Требования, указанные в ст.ст. 183 и 185, относящиеся к последнему рейсу, удовлетворяются предпочтительно перед такими же требованиями по предшествовавшим рейсам.

Однако, требования, указанные в п. «а» ст. 183, относящиеся к нескольким рейсам, занимают соответствующую очередь на ряду с претензиями по последнему рейсу.

189. Право преимущественного удовлетворения из стоимости судна, установленное ст.ст. 182 и 183, сохраняется и при переходе судна от одного владельца к другому.

190. Право преимущественного удовлетворения из имущества, указанного в п.п. «б» и «г» ст. 182, сохраняет свою силу до тех пор, пока соответствующие суммы еще не уплачены или еще не сданы капитаном судовладельцу или

иным лицам, уполномоченным судовладельцем на получение вышеуказанных сумм.

191. Право преимущественного удовлетворения из стоимости судна или груза прекращается с момента принудительной их продажи, а также по истечении одного года в отношении требований, указанных в п.п. «а»—«г» ст. 183 и в п.п. «а», «б» и «г» ст. 185, и по истечении шести месяцев в отношении требований, указанных в п. «д» ст. 183 и в п. «в» ст. 185. Указанные сроки исчисляются со дня возникновения соответствующего требования.

Глава XII.

О договоре морского страхования.

192. По договору морского страхования страховщик принимает на себя за условленное вознаграждение (страховая премия) обязанность возместить убытки, происшедшие вследствие предусмотренных договором опасностей и случайностей, которым подвергается судно или груз.

Договор морского страхования под страхом недействительности заключается с соблюдением положений о государственном страховании Союза ССР ¹⁾.

193. Правила, содержащиеся в настоящей Положении, применяются в тех случаях, когда полисными условиями и вообще соглашением сторон не установлено иное.

Однако, в случаях, прямо указанных в настоящей главе, условия соглашения, не соответствующие правилам настоящей главы, являются недействительными.

194. Объектом морского страхования может быть всякий связанный с мореплаванием имущественный интерес, как-то: судно, груз, фрахт, провозная (пассажирская) плата, плата за наем судна, прибыль, ожидаемая от прибытия груза к месту назначения, аварийные деньги и иные требования, обеспечиваемые судном, грузом и фрахтом, жалованье и иные виды вознаграждения капитана и других лиц судового экипажа, риск, принятый на себя страховщиком (перестрахование).

Страховый интерес (объект страхования) должен быть обозначен в страховом договоре.

195. Наличие и содержание договора морского страхования могут быть доказываемы исключительно письменными доказательствами.

196. Страховщик обязан по требованию страхователя выдать ему за своей подписью документ, содержащий условия страхового договора (страховой полис, страховой сертификат, страховая квитанция и т. п.).

197. Договор морского страхования может быть заключен как в интересах лица, заключающего договор (страхование за свой счет), так и в интересах другого лица (страхование за чужой счет), а равно без указания, в чьих интересах заключается страхование (страхование за счет кого следовать будет). Если при заключении договора страхования не оговорено, что оно заключается за чужой счет или за счет кого следовать будет, то договор считается заключенным за свой счет.

198. В случаях заключения морского страхования в интересах другого лица (за чужой счет), лицо, заключающее страхование, несет все обязанности по страховому договору; эти

¹⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 21—25 г., стр. 39.

же обязанности несет и лицо, в интересах которого страхование заключено, если оно заключено по его поручению или хотя бы и без поручения, но это лицо впоследствии выразило на страхование свое согласие. Согласие на страхование предполагается выраженным, если лицо, в интересах которого заключен договор, не уведомило письменно страховщика в течение трех суток со дня, когда оно узнало о страховании, о своем отказе от договора.

В случае отказа от договора лица, за счет которого договор заключен, страховщик имеет право на получение премии по договору полностью, если отказ последовал после начала его ответственности или на ристорно (ст. 207), если отказ последовал ранее этого момента.

199. При страховании за чужой счет лица, заключившее страхование, пользуется всеми правами по страховому договору без особой доверенности того лица, за чей счет заключено страхование; однако, если по страхованию был выдан полис или другие страховые документы, это право принадлежит лицу, заключившему страхование, в том случае, если полис или этот документ находится в его распоряжении.

200. При страховании, заключенном «за счет кого следовать будет», страховщик не обязан платить страховое вознаграждение иначе как в обмен на полис.

201. В случае отчуждения застрахованного груза, страхование сохраняет силу, при чем на приобретателя переходят все права и обязанности страхователя.

Если до отчуждения груза премия не была уплачена, страхователь несет ответственность за ее уплату наравне с приобретателем; однако, возражения, касающиеся уплаты премии, не могут иметь силы против держателя полиса или другого страхового документа, если из последних не видно, что премия не уплачена.

202. В случае отчуждения застрахованного судна, страхование прекращается с момента отчуждения, однако, в случае отчуждения судна во время рейса, страхование остается в силе до окончания этого рейса.

203. При заключении страхового договора страхователь обязан объявить сумму, в которую он этот интерес страхует (страховая сумма); если страховая сумма объявлена ниже действительной стоимости застрахованного интереса (страховой стоимости), страховщик отвечает за убытки пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости.

204. Если страховая сумма, указанная в договоре, превышает действительную стоимость застрахованного интереса (страховую стоимость), страхование является недействительным в той части страховой суммы, которая превышает страховую стоимость.

205. В случае добросовестного застрахования интереса свыше его действительной стоимости у нескольких страховщиков по договорам, заключенным одновременно, все страховщики отвечают лишь в сумме действительной стоимости застрахованного интереса, при чем в пределах этой суммы каждый страховщик отвечает пропорционально принятой на себя страховой сумме.

Одновременно заключенными считаются договоры, заключенные в один и тот же день.

Если же страховые договоры на один и тот же интерес были заключены не одновременно, позднейшие договоры считаются недействительными

в части, превышающей страховую стоимость.

206. Позднейшее страхование, превышающее страховую стоимость, действительно, если страхователь отказался до или при заключении позднейшего страхования от своих прав по заключенному ранее страхованию вполне или в части, соответствующей излишку страховой суммы.

207. Если страхователь заключил договор, вследствие которого возникло двойное страхование, не зная о других ранее заключенных страхованиях того же интереса, страховщики, по требованию страхователя, обязаны, если требование заявлено последним немедленно и если риск еще не начался, пропорционально уменьшить суммы, принятые ими на страх, и произвести соответствующие возвраты премий с сохранением, однако, за ним права на ристорно. Ристорно составляет половину страховой премии, однако, не свыше $\frac{1}{8}\%$ страховой суммы.

208. Страховой договор сохраняет свою силу, если даже во время его заключения возможность наступления убытка, подлежащего возмещению, уже миновала или подлежащий возмещению убыток уже произошел. Однако, если страховщик при заключении договора знал или должен был знать, что возможность наступления случая, предусматриваемого страхованием, исключена, или если страхователь знал или должен был знать о происшедшем уже, подлежащем возмещению страховщиком, убытке, исполнение страхового договора не обязательно для той стороны, которой не было известно об этих обстоятельствах. Страховщику причитается премия и в том случае, когда договор для него является необязательным.

209. По особому соглашению страхование может быть заключено на все или известного рода грузы, которые получают или отправляются в течение определенного срока страхователем (генеральный полис). В генеральном полисе указываются грузы и суда, на которые распространяется страхование, объем и пределы ответственности страховщика, сроки платежа премии и прочие по взаимному соглашению сторон специальные условия и оговорки.

210. Страхователь обязан по каждой отправке груза, подпадающей под действие генерального полиса, объявить страхование, сообщая страховщику все необходимые сведения немедленно после того, как он сам получит таковые, в особенности название судна, на котором следует груз, страховую сумму и путь следования груза. Эта обязанность страхователя остается в силе даже и в тех случаях, когда он сам получит сведения об отправке уже после доставки груза в место назначения в неповрежденном состоянии.

Если страхователь умышленно делал объявления несвоевременно или не делал их вовсе или если он преднамеренно неправильно обозначил грузы или их страховую сумму, страховщик вправе прекратить генеральное страхование и за ним остается право на получение со страхователя всей той суммы премии, которую он мог бы получить в случае добросовестного исполнения страхователем договора.

211. По требованию страхователя страховщик обязан выдавать по страхованию отдельных объявленных по генеральному полису грузов специальные полисы или сертификаты.

В случае несоответствия содержания генерального полиса содержанию специального полиса или сертификата, предпочтение отдается содержанию специального полиса или сертификата.

212. Страховщик не отвечает за убытки, происшедшие вследствие умысла или грубой небрежности страхователя или его представителя, а при страховании грузов также и грузоотправителя или грузополучателя.

213. При страховании судна страховщик не отвечает за убытки, происшедшие вследствие того, что судно было отправлено в ненадежном или непригодном для плавания состоянии, или ненадежаще снаряженным, или с недостаточным экипажем, или без надлежащих судовых документов, или неправильно нагруженным. Страховщик также не отвечает за убытки, происшедшие в судне и его принадлежностях вследствие ветхости, изношенности от времени или обычного пользования, а равно за убытки вследствие погрузки, с ведома страхователя или его представителя, но без ведома страховщика, веществ и предметов, опасных в отношении взрыва и самовозгорания, без соблюдения правил, установленных Госстрахом.

Правило настоящей статьи применяется также в отношении убытков, происшедших во время нахождения судна на стоянках.

214. При страховании груза, ожидаемой прибыли или комиссии страховщик не отвечает за убытки, происшедшие от естественных свойств самого груза: от внутренней порчи, убыли, ржавчины, плесени, утечки или поломки, самовозгорания и т. п., а равно за убытки, причиненные ненадлежащей упаковкой, трюмным воздухом или грызунами.

215. При страховании фрахта соответственно применяются правила ст.ст. 213 и 214.

216. Страховщик обязан по требованию страхователя представить обеспечение в уплате взносов по общей аварии в пределах застрахованной суммы.

217. При составлении диспанши по общей аварии страхователь обязан охранять интересы страховщика.

218. Страховщик не отвечает за военный риск, в частности за убытки, причиненные мероприятиями воюющих государств, за убытки от захвата, пленения, ареста, конфискации, реквизиции, а также за убытки, причиненные военными и враждебными действиями как до, так и после объявления войны.

219. При страховании судна страховщик освобождается от ответственности, если судно вследствие военной опасности не предпримет рейса или же продолжит или удлинит его, или зайдет в какой-либо порт, за исключением тех случаев, когда страхователь немедленно, как только узнает сам об этом, известит страховщика, что страхование должно остаться в силе и что он согласен уплатить страховщику за изменение риска дополнительную премию.

220. Страховщик освобождается от ответственности, когда вследствие военной опасности застрахованный груз будет выгружен из судна, если только страхователь, узнав о предстоящей или состоявшейся выгрузке груза, не известит немедленно страховщика, что страхование должно остаться в силе и что он согласен уплатить страховщику за изменение риска дополнительную премию.

221. Страхователь обязан о всяком случае с судном или грузом немедленно известить страховщика, даже если этот случай и не дает ему основания требовать возмещения убытка.

222. При наступлении страхового случая страхователь обязан принять все зависящие от него меры для спасения застрахованного интереса в целях предотвращения и уменьшения убытка. Он должен при этом следовать указаниям страховщика, если таковые будут страховщиком сообщены.

Страховщик освобождается от ответственности за убыток, поскольку последний возник вследствие нарушения страхователем умышленно или по грубой неосторожности обязанности принятия мер к спасению застрахованного предмета и предотвращению или уменьшению убытка.

223. При наступлении страхового случая страховщик имеет право путем уплаты всей страховой суммы освободить себя от всех дальнейших обязательств по страховому договору. Однако, он обязан о своем намерении воспользоваться этим правом уведомить страхователя в течение семи дней со дня получения от последнего извещения о страховом случае и его последствиях и, кроме того, обязан возместить расходы, произведенные страхователем исключительно в целях предотвращения или уменьшения убытка, если эти расходы были страхователем произведены ранее получения им вышеуказанного уведомления страховщика.

При уплате в таком случае страховой суммы, страховщик не приобретает никаких прав на застрахованное имущество.

224. Страховщик возмещает страхователю все необходимые и целесообразные издержки, произведенные страхователем в целях устранения или уменьшения убытка, за который отвечает страховщик, а также издержки, произведенные страхователем согласно указаниям страховщика (ст. 222).

225. Страховщик возмещает страхователю все расходы, связанные с выяснением и установлением размера убытка, подлежащего возмещению страховщиком, в частности расходы по осмотру, оценке и продаже, поскольку эти расходы требовались обстоятельствами, а также расходы по составлению диспанши.

226. Указанные в ст.ст. 224 и 225 издержки и расходы страхователя возмещаются страховщиком пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости интереса.

227. Страховщик отвечает за убыток лишь в пределах страховой суммы, однако, расходы и издержки, указанные в ст.ст. 224 и 225, а также взносы по общей аварии возмещаются страховщиком независимо от того, что они вместе с вознаграждением за убыток могут превысить страховую сумму.

228. Страховщик отвечает за убытки, причиненные несколькими следующими друг за другом страховыми случаями, если даже общая сумма всех таких убытков превысит страховую сумму.

229. При уплате страховщиком полной страховой суммы, в страховое вознаграждение засчитывается стоимость спасенных предметов и того, что страхователем иным образом удалось получить в возмещение убытка.

При удовлетворении страхователя страховщиком к последнему переходят все права на застрахованное имущество, если же имущество

было застраховано не в полной его стоимости, то к страховщику переходят права лишь на соответствующую долю застрахованного имущества пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости.

230. Страхователь имеет право требовать от страховщика полную страховую сумму в случае пропажи судна без вести. Судно считается пропавшим без вести, если в течение установленных ниже сроков оно не достигло ближайшего порта и о нем не поступило никаких сведений. Сроком для установления пропажи без вести считается тройной период времени, необходимого при обычных условиях для перехода судном пути от того места, откуда поступило последнее о нем известие, до ближайшего от этого места порта захода. Однако, этот срок должен составлять для судов с механическими двигателями не менее двух, а для парусных и моторно-парусных не менее трех месяцев. Если получение известий может быть замедлено вследствие военных действий, вместо указанных сроков устанавливается срок в шесть месяцев.

231. При страховании судна на срок страховщик отвечает за пропажу судна без вести, если последнее известие о судне было получено до истечения срока страхования и если страховщик не докажет, что судно погибло по истечении срока страхования.

232. В случае пропажи судна без вести страхователь имеет право заявить страховщику об отказе от своих прав на застрахованное имущество (абандон) и получить страховую сумму полностью, при чем в отношении судов, указанных в п. «а» ст. 6, абандон может быть произведен лишь согласно ст. 37. Подобное право страхователь имеет и в случаях, когда судно будет задержано по постановлению властей или захвачено морскими разбойниками. Однако, вместо сроков, предусмотренных ст. 230, для подобных случаев устанавливается срок в два месяца.

Заявление об абандоне должно быть предъявлено страховщику в продолжение шести месяцев с момента истечения указанных в ст. 230 и в настоящей статье сроков.

Соглашение сторон, противоречащее правилам настоящей статьи, недействительно.

233. По прошествии указанного в ст. 232 шестимесячного срока страхователь лишается права на абандон, но может требовать возмещения убытков на общих основаниях или уплаты полной страховой суммы как за полную гибель. Если в дальнейшем, по получении от страховщика вознаграждения, судно окажется непогибшим, страховщик может потребовать, чтобы страхователь, оставив застрахованное имущество за собой, возвратил ему страховое вознаграждение за вычетом суммы за частичный убыток, если такой им понесен.

234. С получением страховщиком от страхователя заявления об абандоне к страховщику переходят все права на застрахованное имущество. Если имущество было застраховано не в полной стоимости, то к страховщику переходят права на него лишь в доле, соответствующей отношению страховой суммы к страховой стоимости.

Страхователь обязан сообщить страховщику необходимые для осуществления его прав сведения, а равно передать ему необходимые документы.

235. Право страхователя на абандон прекращается, если до подачи заявления об абандоне поступят известия о судне.

Заявление об абандоне не может быть сделано страхователем условно и раз сделанное не может быть взято им обратно. Абандон, сделанный с соблюдением указанного в ст. 232 срока, является обязательным для страховщика.

Соглашения сторон, противоречащие условиям настоящей статьи, недействительны.

236. Страхователь, получивший от страховщика вознаграждение за убыток, происшедший от пожертвования, признаваемого общей аварией, обязан передать страховщику право на получение возмещения за такое пожертвование, в сумме, определенной по диспаше. Если убыток от пожертвования определен по диспаше в сумме, превышающей уплаченное за него страховщиком вознаграждение, последний обязан передать излишек страхователю.

237. К страховщику, уплатившему страховое вознаграждение, переходят в пределах уплаченной суммы все претензии и права, которые имеет страхователь к третьим лицам о возмещении ими тех убытков, на покрытие которых выдано страховое вознаграждение. В этом случае страхователь обязан сообщить страховщику необходимые для осуществления таких прав и претензий сведения, а также передать ему необходимые документы.

238. В случае отказа страхователя от требований к третьим лицам о возмещении ими убытков, страховщик соответственно освобождается от уплаты страхового вознаграждения.

Если после выплаты страхового вознаграждения откроется такое обстоятельство, которое лишает страхователя права на страховое вознаграждение, то он обязан возратить страховщику полученное страховое вознаграждение с законными процентами со дня получения.

Глава XIII.

О задержании судов.

239. Начальник морского торгового порта Союза ССР имеет право задержать судно или груз по просьбе лица, имеющего требование, основанное на общей аварии, столкновении судов или оказании помощи, впредь до представления судовладельцем или грузовладельцем достаточного обеспечения. Задержание прекращается по истечении 72 часов, если до этого момента оно не будет подтверждено постановлением суда.

Ответственность за неправильное задержание несет лицо, по просьбе которого начальник морского торгового порта Союза ССР задержал судно или груз.

Правила настоящей статьи не распространяются на суда, принадлежащие Союзу ССР, союзной республике или другим юридическим лицам, указанным в п. «а» ст. 6, а также на иностранные государственные суда при условии взаимности.

240. На судно, не окончившее рейса, не может быть наложен арест ни по определению суда, ни в порядке ст. 239 по требованию, не связанному с данным рейсом, за исключением исков о праве собственности на судно.

Глава XIV.

О сроках давности.

241. Право на иск погашается:

а) по требованиям, вытекающим из договора перевозки грузов, — годичной давностью, исчисляемой со дня, выдачи груза, а в случае, если груз не был выдан, со дня, в который он должен был быть выдан; б) по требованиям, вытекающим из договора перевозки пассажиров и багажа, — годичной давностью со дня, объявленного для отправления судна из обусловленного договором пункта; в) по требованиям, вытекающим из договора «фрахтования судна на время», — годичной давностью, исчисляемой со дня окончания действия договора; г) по требованиям, вытекающим из договора буксировки, — годичной давностью, исчисляемой со дня, в который возникло право на иск; д) по требованиям, вытекающим из сделок, заключенных капитаном в силу его законных полномочий, — годичной давностью, исчисляемой со дня, в который возникло право на иск; е) по обратным требованиям, предусмотренным ст. 159, — годичной давностью, исчисляемой со дня уплаты соответствующей суммы; ж) по требованиям о возмещении убытков от столкновения судов, кроме требований, предусмотренных ст. 159, — двухгодичной давностью, исчисляемой со дня, в который был причинен вред; з) по требованиям, возникающим из оказания помощи, — двухгодичной давностью, исчисляемой со дня окончания действий по оказанию помощи; и) по требованиям, вытекающим из общей аварии, — двухгодичной давностью, исчисляемой со дня, в который возникло право на иск; к) по требованиям, вытекающим из договора морского страхования, — двухгодичной давностью, исчисляемой со дня, в который возникло право на иск.

242. К требованиям, указанным в ст. 241, применяются правила о перерыве, приостановлении и восстановлении течения давности, установленные гражданским законодательством Союза ССР и союзных республик.

Независимо от изложенного в первой части настоящей статьи, течение давностного срока приостанавливается, если исчисление суммы иска зависит от расчетов по общей аварии, на время со дня объявления диспансером о приступе к восстановлению диспанси до дня объявления им об окончании составления таковой.

243. В случае, когда после приостановления течения давности остающийся срок на предъявление иска меньше трех месяцев, этот срок удлинится до трех месяцев, а в отношении требований, вытекающих из общей аварии, до шести месяцев.

244. Установленные в ст. 241 сроки давности удлинняются до трех лет в случаях, когда судно, к которому относятся эти требования, не могло быть в течение срока давности застигнуто в портах или водах Союза ССР, если притом истец имеет в Союзе ССР свое местожительство или предприятие.

Приложение I.

О радиоустановках на судах морского торгового флота, плавающих под флагом Союза ССР.

1. Нижепоименованные плавающие под флагом Союза ССР суда морского торгового флота должны быть снабжены радиотелеграфны-

ми приемно-передающими аппаратами: а) все пассажирские суда, имеющие 750 и более регистровых тонн чистой вместимости; б) все пассажирские суда заграничного плавания; в) все пассажирские суда, находящиеся в плавании между портами Союза ССР, расположенными на разных морях (большой каботаж); г) все грузовые суда валовой вместимостью в 1500 и более регистровых тонн; д) все морские ледоколы; е) рейдовые ледоколы и спасательные суда с двигателем в 500 и более индикаторных сил.

Примечание 1. Действие п. «а» настоящей статьи не распространяется на суда местного сообщения (часть третья ст. 25 кодекса торгового мореплавания Союза ССР), а также на суда, которые при плавании удаляются от берега не более чем на 12 морских миль.

Примечание 2. Действие п. «в» настоящей статьи не распространяется на суда, плавающие между портами Черного и Азовского морей.

2. Народному Комиссариату Путей Сообщения предоставляется право: а) в исключительных случаях для обеспечения безопасности плавания требовать установки радиооборудования и на судах, не подпадающих под действие ст. 1; б) освобождать любое судно из числа предусмотренных ст. 1 от обязанности иметь радиооборудование, если устройство такого оборудования не вызывается необходимостью с точки зрения обеспечения безопасности плавания.

3. Суда, указанные в ст. 1 настоящего приложения, в отношении радиотелеграфной службы разделяются на три категории.

К первой категории относятся: а) пассажирские суда, имеющие помещение для перевозки не менее 50 классных пассажиров и обладающие скоростью в 13 и более узлов, если на их борту возможно перевозить не менее 200 лиц (пассажиров и экипажа) и если они совершают во время своего плавания переход более 500 морских миль между двумя последовательными портами захода; б) морские ледоколы; в) спасательные суда.

Ко второй категории относятся не отнесенные к первой категории пассажирские суда, имеющие помещение для перевозки 50 и более классных пассажиров.

К третьей категории относятся: а) пассажирские суда, за исключением отнесенных к первой и второй категориям; б) грузовые суда; в) рейдовые ледоколы.

4. Радиостанции на судах первой категории (ст. 3) во время плавания несут непрерывное слуховое наблюдение.

Радиостанции на судах второй категории (ст. 3) несут слуховое наблюдение не менее 16 часов в сутки по расписанию, устанавливаемому Народным Комиссариатом Путей Сообщения.

Радиостанции на судах третьей категории (ст. 3) несут слуховое наблюдение по мере надобности, за исключением пассажирских судов и рейдовых ледоколов, которые должны нести слуховое наблюдение не менее 8 часов в сутки по расписанию, установленному Народным Комиссариатом Путей Сообщения.

5. Условия, которым должны удовлетворять судовые радиостанции, и технические правила для судовых радиостанций, в том числе радио-

станций на судах, не подпадающих под действие ст. 1, устанавливаются Регистром Союза ССР. Радиостанции судов всех упомянутых в ст. 1 категорий должны удовлетворять требованиям, которые обеспечивали бы возможность работы радиостанции при аварии судна.

6. Издание правил по обслуживанию и эксплуатации судовых радиостанций, в том числе радиостанций на судах, не подпадающих под действие ст. 1, возлагается на Народный Комиссариат Путей Сообщения.

7. Наблюдение за исполнением судовладельцами настоящего постановления и издаваемых на основе его правил возлагается на Народный Комиссариат Путей Сообщения и Регистр Союза ССР, по принадлежности.

8. Суда, подпадающие под действие настоящего постановления, не имеющие соответствующего радиоборудования, не выпускаются из порта.

Приложение II.

О судоводителях и судовых механиках морского торгового флота Союза ССР.

I. О судоводителях.

1. К занятию судоводительских должностей на судах морского торгового флота Союза ССР допускаются граждане Союза ССР, обладающие дипломами на судоводительские звания морского торгового флота Союза ССР и признанные по врачебному осмотру годными для занятия этих должностей.

2. Судоводительские звания морского торгового флота Союза ССР разделяются на шесть степеней: 1) капитан дальнего плавания с высшим дипломом; 2) капитан дальнего плавания; 3) штурман дальнего плавания; 4) капитан малого плавания; 5) штурман малого плавания и 6) судоводитель маломерного судна.

3. Малым плаванием признается плавание:

а) в Белом море, а также в водах Северного Ледовитого океана на восток — до меридиана мыса Тонкий (61° восточной долготы), на запад — в Атлантическом океане — до меридиана Трондгейм, на север — до 72 параллели; б) в Балтийском море с его заливами, в Белтах, в Зунде и Каттегате до линии Скаген — Линдеснее и через Кильский канал — до устья реки Эмс; в) в Азовском море и в Черном море — до Константинополя; г) в Каспийском море; д) в морях Тихого океана: в Беринговом море — до Берингова пролива, в Охотском море — Татарском проливе и в Японском море — до линии Мозампо — Нагасаки.

4. Дальним плаванием признается всякое плавание за пределы, указанные в ст. 3.

5. Судоводителям предоставляется:

а) капитану дальнего плавания с высшим дипломом и капитану дальнего плавания — командовать всякими морскими судами; б) штурману дальнего плавания — командовать морскими судами в малом плаванні, кроме пассажирских судов свыше 1.300 регистровых тонн валовой вместимости и морских ледоколов свыше 1.800 индикаторных сил; занимать должность помощника капитана на всяком судне, за исключением должности старшего помощника капитана в дальнем плаванні на пассажирских судах более 500 регистровых тонн валовой вместимости; в) капитану малого плавания — командовать всякими судами в малом

плаванні, кроме пассажирских судов свыше 1.300 регистровых тонн валовой вместимости и морских ледоколов свыше 1.800 индикаторных сил; кроме того, ему предоставляется право занимать должности младшего помощника капитана на всех судах как в малом, так и в дальнем плаванні; г) штурману малого плавания — командовать в малом плаванні паровыми грузовыми судами до 100, парусными и парусно-моторными до 150 регистровых тонн валовой вместимости и занимать должность младшего помощника капитана на всех судах как в малом, так и в дальнем плаванні; д) судоводителю маломерного судна — командовать в малом плаванні паровыми грузовыми судами до 100, парусными и парусно-моторными судами до 150 регистровых тонн валовой вместимости, а также, при недостатке штурманов малого плавания — занимать должности третьего помощника капитана на грузовых судах в малом плаванні и младшего помощника капитана на портовых и рейдовых ледоколах.

Примечание. Под выражением «паровое судно» разумеется судно с механическим двигателем.

6. К командованию судами, совершающими рейсы местного сообщения (часть третья ст. 25 кодекса торгового мореплавания Союза ССР), допускаются штурманы малого плавания и судоводители маломерного судна. Правила плавания в этих сообщениях устанавливаются Народным Комиссариатом Путей Сообщения по соглашению с Народным Комиссариатом по Военным и Морским Дела.

7. Граждане Союза ССР, не имеющие диплома на судоводительские звания морского торгового флота, но признанные по медицинскому осмотру годными для занятия соответствующих должностей, могут быть допускаемы начальниками морских торговых портов Союза ССР к командованию в малом плаванні и в местном сообщении судами до 20 регистровых тонн валовой вместимости.

8. На каждом судне, кроме капитана, должны быть помощники не менее, чем в следующем числе:

а) на пассажирских и грузовых паровых судах — как в дальнем, так и в малом плаванні — не менее трех помощников, за исключением судов, совершающих рейсы местного сообщения, и паровых судов от 20 до 100 регистровых тонн валовой вместимости в малом плаванні, где должно быть не менее одного помощника капитана, и судов до 20 регистровых тонн включительно, где помощников капитана не требуется; б) на ледоколах — не менее трех помощников, за исключением портовых и рейдовых ледоколов, где должно быть не менее двух помощников; в) на парусных и парусно-моторных судах: в дальнем плаванні — на судах более 250 регистровых тонн валовой вместимости не менее трех помощников, на судах до 250 регистровых тонн включительно — не менее двух помощников; в малом плаванні: на судах более 150 регистровых тонн валовой вместимости — не менее двух помощников, на судах от 20 до 150 регистровых тонн валовой вместимости, а также на всяком судне свыше 20 регистровых тонн, совершающем рейсы местного сообщения, не менее одного помощника. Для судов до 20 (включительно) регистровых тонн валовой вместимости помощников капитана не требуется.

Примечание. В тех случаях, когда когда судно не работает круглые сутки, установленное настоящей статьей число помощников капитана может быть уменьшено на одного, с разрешения начальника торгового порта, согласованного с местными органами профессионального союза рабочих водного транспорта.

9. Для получения диплома на судоводительские звания морского торгового флота требуется состояние в гражданстве Союза ССР и, кроме того:

а) на звание судоводителя маломерного судна и штурмана дальнего или малого плавания: 1) достижение 21 года, 2) выдерживание испытания в правительственной испытательной комиссии (ст. 19) и 3) выполнение соответствующего плавательного ценза на морских судах (ст. 10); б) на звание капитана дальнего или малого плавания: 1) получение диплома на звание штурмана соответствующего плавания и 2) выполнение необходимого плавательного ценза на морских судах; в) на звание капитана дальнего плавания с высшим дипломом: 1) получение диплома на звание капитана дальнего плавания и 2) защита самостоятельной научной работы в особой правительственной комиссии.

Примечание. Изъятия из правил настоящей статьи для лиц, обладающих специальным военноморским образованием, устанавливаются Народным Комиссариатом Путей Сообщения по соглашению с Народным Комиссариатом по Военным и Морским Дела.

10. Для выполнения плавательного ценза требуется: 1) на звание судоводителя только парового или только парусного маломерного судна — тридцать месяцев плавания в составе палубной команды на паровых или парусных судах по принадлежности в дальнейшем или малом плавании; на звание же судоводителя всякого маломерного судна (как парового, так и парусного) — двадцать четыре месяца плавания на паровых и двадцать четыре месяца — на парусных судах, при чем как в первом, так и во втором случаях в счет ценза на парусных судах принимаются десять месяцев плавания на рыбачьих парусных лодках, занимающихся промыслом в море; 2) на звание штурмана малого плавания — двадцать четыре месяца плавания в составе палубной команды, с тем, чтобы не менее шести месяцев плавания были совершены на парусных судах, при чем, если плавание имело место не на парусных судах, то общий срок плавания увеличивается до тридцати месяцев; 3) на звание капитана малого плавания — восемнадцать месяцев плавания с дипломом штурмана малого плавания в должности помощника капитана; 4) на звание штурмана дальнего плавания — плавание с дипломом штурмана малого плавания в должности помощника капитана в течение двадцати четырех месяцев, из которых не менее шести месяцев в дальнейшем плавании; 5) на звание капитана дальнего плавания — двадцать четыре месяца плавания с дипломом штурмана дальнего плавания в должности помощника капитана, из которых не менее двенадцати месяцев в дальнейшем плавании.

Примечание. Сроки учебно-практического плавания учащихся в морских судоводительских техникумах водных путей со-

общения, предусмотренного учебными планами и выполняемого на рабоче-учебных судах и на иных судах морского торгового флота Союза ССР в групповых организованных плаваниях со специальными руководителями, засчитываются в полutorном размере.

II. О судовых механиках.

11. К занятию должностей судовых механиков на судах морского торгового флота Союза ССР допускаются граждане Союза ССР, обладающие дипломами на звание судовых механиков морского торгового флота Союза ССР и признанные по врачебному осмотру годными для занятия этих должностей.

12. Звание судовых механиков морского торгового флота Союза ССР разделяется на три разряда: механик 1, 2 и 3 разрядов.

13. Судовым механикам предоставляется: а) механикам 1 разряда — самостоятельно управлять судовыми главными механизмами на всех судах; б) механикам 2 разряда — самостоятельно управлять судовыми главными механизмами до 1.200 индикаторных сил включительно, а равно занимать должность второго механика на всех судах, кроме пассажирских судов свыше 1.200 индикаторных сил в дальнейшем плавании, а также ледоколов той же мощности; в) механикам 3 разряда — самостоятельно управлять судовыми главными механизмами на судах до 300 индикаторных сил включительно и на всех судах местного сообщения, а также занимать должность второго механика на судах до 1.200 индикаторных сил.

Примечание. Деление судов, снабженных главными двигателями внутреннего сгорания или иными главными механическими двигателями, по силам их двигателей предоставляется Народному Комиссариату Путей Сообщения (по Центральному Управлению Морского Транспорта).

14. Граждане Союза ССР, не имеющие диплома на звание судового механика морского торгового флота, но признанные по врачебному осмотру годными к занятию соответствующих должностей, могут быть допускаемы начальниками морских торговых портов Союза ССР к управлению судовыми механизмами до 50 индикаторных сил.

15. На каждом судне, кроме старшего механика, самостоятельно управляющего механизмами (ст. 13), должны быть помощники в следующем числе:

а) на судах, в том числе ледоколах, свыше 1.200 индикаторных сил — не менее двух помощников, из которых второй механик (старший помощник) на пассажирских судах в дальнейшем плавании, а также на ледоколах — с дипломом механика 1 разряда, а на пассажирских судах в малом плавании и на всех грузовых судах — с дипломом не ниже судового механика 2 разряда; б) на судах от 300 до 1.200 индикаторных сил включительно, как в дальнейшем, так и в малом плавании — не менее двух помощников, из которых второй механик (старший помощник) на пассажирских и грузовых судах в дальнейшем плавании, а также на всех ледоколах — с дипломом не ниже судового механика 2 разряда, а на судах в малом плавании — с дипломом не ниже судового механика 3 разряда; в) на судах от 50 до 300 индикаторных сил включительно, а равно на судах местного

сообщения — не менее одного помощника с дипломом не ниже судового механика 3 разряда.

Примечание 1. На пассажирских судах в 1.200 и более индикаторных сил должно быть не менее трех помощников старшего механика.

Примечание 2. На судах, где полагается три механика, третий механик (второй помощник) может быть с дипломом судового механика 3 разряда.

Примечание 3. На судах, где полагается более трех механиков, на занятие должности четвертого механика и остальных допускаются судовые машинисты.

16. Для получения диплома на звание судового механика морского торгового флота Союза ССР требуется, кроме состояния в гражданстве Союза ССР: 1) достижение 21 года, 2) выдерживание соответствующего испытания в правительственной испытательной комиссии (ст. 19) и 3) выполнение необходимого практического ценза (ст. 17).

Примечание. Исключения из правил настоящей статьи для лиц, обладающих специальным военно-морским техническим образованием или высшим техническим образованием, устанавливаются Народным Комиссариатом Путей Сообщения по Центральному Управлению Морского Транспорта по соглашению с Народным Комиссариатом по Военным и Морским Делам и народными комиссариатами просвещения союзных республик по принадлежности.

17. Для выполнения практического ценза требуется:

а) на звание судового механика 3 разряда — двадцать четыре месяца работы на машиностроительных заводах или механических мастерских, из которых не менее шести месяцев по ремонту двигателей внутреннего сгорания. Сверх двадцати четырех месяцев работы на заводах или в мастерских требуется двенадцать месяцев плавания на морских судах с механическими двигателями, с исполнением обязанностей по уходу за судовыми механизмами, или шесть месяцев работы на морских и, кроме того, девять месяцев работы на речных или озерных судах с механическими двигателями свыше 500 индикаторных сил. Из общего числа месяцев плавательного ценза необходимо иметь не менее трех месяцев плавания на морских или речных судах с главным двигателем внутреннего сгорания; б) на звание судового механика 2 разряда — двадцать четыре месяца плавания с дипломом механика 3 разряда в должности механика на морских судах с механическими двигателями, при чем не менее двенадцати месяцев на морских судах свыше 200 индикаторных сил; в) на звание судового механика 1 разряда — двадцать четыре месяца плавания с дипломом механика 2 разряда в должности механика на морских судах с главными механическими двигателями, при чем не менее двенадцати месяцев на судах свыше 1.000 индикаторных сил.

Примечание 1. Для получения при повышении в разряде права на управление как паровыми главными механизмами, так и главными двигателями внутреннего сгорания требуется взамен указанных в п.п. «б» и «в» двадцати четырех месяцев — тридцать

месяцев плавания, из которых не менее шести месяцев при соответствующих механизмах.

Примечание 2. Указанные в п. «а» настоящей статьи шесть месяцев работы по ремонту двигателей внутреннего сгорания могут быть заменены шестью месяцами работы на машиностроительных заводах или в механических мастерских, а три месяца плавания на морских или речных судах с главным двигателем внутреннего сгорания — тремя месяцами плавания на судах с главными паровыми механизмами. В случаях подобной замены дипломы выдаются на право управления главными судовыми механизмами только на паровых судах.

Примечание 3. В отношении учащихся в морских судомеханических техникумах водных путей сообщения двадцать четыре месяца работы на машиностроительных заводах или в механических мастерских заменяются выполнением учащимися полного курса работ в учебных мастерских этих техникумов по установленным программам, а учебно-практическое плавание их, предусмотренное учебными планами и выполненное на рабоче-учебных судах и на иных судах морского торгового флота Союза ССР в групповых организованных плаваниях со специальными руководителями, засчитывается в полutorном размере.

В отношении учащихся в высших технических учебных заведениях по специальности морского судостроения двадцать четыре месяца работы на машиностроительных заводах или в механических мастерских заменяются отбыванием установленной заводской практики, предусмотренной учебным планом, а учебно-практическое плавание их, выполняемое на судах морского торгового флота Союза ССР по специальной инструкции и со специальными руководителями, засчитывается в полutorном размере.

III. Общие постановления.

18. Правила исчисления плавательного ценза в отношении судоводителей и практического ценза в отношении судовых механиков устанавливаются Народным Комиссариатом Путей Сообщения по Центральному Управлению Морского Транспорта по соглашению с Народным Комиссариатом по Военным и Морским Делам и центральным комитетом профессионального союза работников водного транспорта.

19. Порядок производства испытаний на звание судоводителей и судовых механиков, состав правительственных комиссий, предметы, программы и правила испытаний устанавливаются Народным Комиссариатом Путей Сообщения по соглашению с центральным комитетом профессионального союза рабочих водного транспорта.

20. Лица, получившие звание судоводителей и судовых механиков, до вступления в действие правил, изложенных в настоящем приложении, приравниваются к лицам, получившим соответственно звание судоводителей и судовых механиков в порядке этих правил, согласно особому расписанию, издаваемому Народным Комиссариатом Путей Сообщения.

Приложение III.

О случаях и порядке временного запрещения капитанам, их помощникам и механикам морского торгового флота Союза СССР занимать соответствующие должности.

1. Лицам, занимающим на судах морского торгового флота Союза ССР должности капитанов, их помощников и механиков, в случае их неправильных действий и упущений по судоводжению и управлению судном либо его механизмами, по принадлежности, если эти действия или упущения имели какие-либо вредные последствия и если притом в них не содержится состава деяния, преследуемого в уголовном порядке, может быть запрещено занятие соответствующих должностей на срок от 4 месяцев до 1 года.

Примечание. Означенное запрещение может применяться в отношении капитанов, их помощников и механиков при наличии обстоятельств, указанных в настоящей статье, и в тех случаях, когда эти лица, будучи привлеченными к ответственности в уголовном порядке, освобождены от этой ответственности вследствие оправдания или прекращения дела за отсутствием в их деяниях состава преступления.

2. Запрещение занятия соответствующих должностей осуществляется по постановлениям постоянной комиссии, образуемой при Центральном Управлении Морского Транспорта Народного Комиссариата Путей Сообщения в составе: председателя и трех членов, назначаемых Народным Комиссаром Путей Сообщения, и одного члена, делегируемого центральным комитетом профессионального союза рабочих водного транспорта.

3. Постановления указанной в ст. 2 комиссии могут быть обжалованы Народному Комиссару Путей Сообщения, который окончательно разрешает жалобы по соглашению с Народным Комиссариатом Труда Союза ССР.

В остальном порядок деятельности этой комиссии определяется инструкцией, утверждаемой Народным Комиссариатом Путей Сообщения по соглашению с Народным Комиссариатом Труда Союза ССР.

Приложение IV.

О минимуме состава судового экипажа морских торговых судов.

1. Всякое паротеплоходное, парусно-моторное и парусное морское торговое судно, независимо от флага, при отплытии из порта Союза ССР обязано иметь на своем борту судовой экипаж в составе, обеспечивающем безопасное плавание.

2. В случае отсутствия на судне по каким-либо причинам нормального состава экипажа, начальник морского торгового порта разрешает отход судна из порта лишь при условии наличия минимума судового экипажа, который обеспечивал бы двухсменную вахту по обслуживанию главным судовых потребностей.

3. Минимумом судового экипажа на паротеплоходе, обеспечивающим двухсменную вахту (ст. 2), признается следующий состав экипажа: капитан, два помощника капитана, боцман, два матроса 1 класса (рулевых), два механика, один машинист и по два кочегара на каждый котел.

Примечание 1. На судне с жидким топливом кочегаров должно быть не менее двух, независимо от числа котлов.

Примечание 2. В тех случаях, когда для перехода судна требуется менее суток, установленный ст. 3 минимум командного состава может быть уменьшен на одного помощника капитана и одного машиниста.

4. Минимумом судового экипажа на парусных и парусно-моторных судах признается такой состав, который обеспечивал бы в открытом море двухсменную вахту командного состава и одну морскую вахту судовой команды, при чем на парусно-моторных судах, кроме того, должен быть один моторист.

Примечание. В тех случаях, когда для перехода судна потребуется менее суток, установленный ст. 4 минимум командного состава может быть уменьшен на одного помощника капитана.

5. Весь означенный в ст.ст. 3 и 4 экипаж должен быть соответствующей квалификации.

Приложение V.

О государственных морских лоцманах.

I. Организация лоцманской службы.

1. Проводка судов на подходах к морским портам Союза ССР осуществляется исключительно государственными морскими лоцманами.

Районы лоцманской службы устанавливаются Народным Комиссариатом по Военным и Морским Делах по Гидрографическому управлению.

2. Государственные морские лоцманы являются вольнонаемными служащими Народного Комиссариата по Военным и Морским Делах по Гидрографическому управлению.

Помимо содержания по службе, лоцманы могут получать премиальное вознаграждение за успешную проводку судов.

3. Штатное число лоцманов по отдельным управлениям по обеспечению безопасности кораблевождения (УБЕКО), а также лоцманских учеников, практически подготовляющихся к занятию должности лоцмана, устанавливается Народным Комиссариатом по Военным и Морским Делах по Гидрографическому управлению, согласованно с Народным Комиссариатом Путей Сообщения по Центральному Управлению Морского Транспорта.

4. В государственные морские лоцманы зачисляются лица, обладающие судоводительским знанием не ниже капитана малого плавания и выдержавшие притом испытание на знание лоцманского дела в определенном районе.

Правила и порядок производства испытаний устанавливаются Народным Комиссариатом по Военным и Морским Делах по Гидрографическому управлению.

5. Государственные морские лоцманы каждого района подчинены начальникам соответствующей лоцманской или отдельного лоцмейстерства.

В пределах морских торговых портов лоцманы выполняют также административные распоряжения начальников этих портов.

6. Лоцманская служба содержится по смете специальных средств Народного Комиссариата по Военным и Морским Делам, получаемых от поступлений о портовых сборах и плате за услуги, оказываемые в портах Союза ССР, от 19 февраля 1926 г. — Собр. Зак. Союза ССР 1926 г. № 12, ст. 85, № 51, ст. 370, № 75, ст. 591 и 1927 г. № 60, ст. 603)¹⁾, а также поступлений от штрафов и плат, предусмотренных ст.ст. 25—30.

7. Государственным морским лоцманам каждого района предоставляется самостоятельно устанавливать внутренний распорядок службы и распределять между собой работу по проводке судов и иные служебные обязанности.

Для непосредственного заведывания лоцманской службой в районе лоцманы избирают лоцманского старосту и его помощника (помощников). Лоцманский староста и его помощник (помощники) утверждаются Народным Комиссариатом по Военным и Морским Делам по Гидрографическому управлению.

8. За аварии, причиненные по вине государственных морских лоцманов, отвечает государство, с тем, однако, что эта ответственность ограничивается размерами аварийных фондов по отдельным морям (ст. 13 положения о портовых сборах и плате за услуги, оказываемые в портах Союза ССР).

II. Обязанности государственных морских лоцманов.

9. Государственные морские лоцманы, помимо проводки судов:

а) участвуют в производстве промеров; б) наблюдают за состоянием и правильностью ограждения фарватеров; в) наблюдают во время проводки судов за тем, чтобы балласт и угольный мусор не выбрасывались на фарватерах, рейдах и в гаванях; г) наблюдают во время проводки судов за тем, чтобы не производились фотографические съёмки проходной местности и промеры фарватера иными снарядами, кроме ручного лота.

10. В случае несчастия с судном в районе лоцманской службы, лоцманы данного района обязаны оказывать судну посильную помощь.

11. Лоцманы осуществляют проводку судов днем и ночью, кроме тех случаев, когда вследствие темноты, тумана, снежной метели и вообще неблагоприятной погоды невозможно вести судно.

12. Лоцманы обязаны немедленно сообщать лоцдистации (или отдельному лоцмейстерству) соответствующего района о всяких переменах на фарватерах, о всех замеченных ими нарушениях правил судоходства, а также о всех случаях аварий с проводимыми судами.

13. Лоцманам воспрещается без ведома органов таможенного управления и пограничной охраны перевозить с судна или на судно людей, грузы и всякого рода иные предметы.

14. Лоцманам воспрещается сообщать посторонним лицам о знаках, приметах и особенностях фарватеров.

15. Лоцманы должны быть при исполнении служебных обязанностей в форменной одежде образца, утверждаемого Народным Комиссариатом по Военным и Морским Делам по Гидрографическому управлению.

III. Взаимоотношения государственных морских лоцманов с капитанами судов.

16. Лоцман обязан являться на судно немедленно по вызову капитана.

Капитан обязан принимать все необходимые меры к скорейшему и безопасному приему лоцмана на судно и к сохранению в целости его шлюпки.

17. При входе на судно лоцман предъявляет особый бланк установленного Народным Комиссариатом по Военным и Морским Делам по Гидрографическому управлению образца.

На этом бланке капитан за своею подписью означает: название судна, его флаг, осадку и чистую регистровую вместимость, состояние компаса и механизмов по управлению судном, а также точное время и место принятия лоцмана.

При спуске лоцмана капитан, означив на указанном бланке время и место спуска, свидетельствует за своею подписью о благополучной проводке лоцманом судна и означает сумму, внесенную им лоцману или причитающуюся к уплате за проводку, а также заносит, если сочтет нужным, свои замечания относительно обстоятельств, касающихся проводки лоцманом судна.

18. Лоцману воспрещается без согласия капитана оставить судно ранее, чем он поставит его на якорь, или ошвартует в безопасном месте, или выведет в открытое море, или будет сменен другим лоцманом.

19. Присутствие лоцмана на судне не снимает с капитана ответственности по управлению судном.

20. В случае отлучки капитана с командного мостика, он обязан указать лоцману лицо, ответственное по управлению судном во время его отсутствия.

21. В случае требования капитана вывести судно в море, несмотря на заявление лоцмана о невозможности идти в море, спор разрешается местным портовым начальством.

22. В случае, если капитан, приняв на судно лоцмана, не будет следовать его указаниям или потребует вести судно, когда лоцман находит к тому препятствия, последний имеет право в присутствии третьего лица отказаться от ответственности за последствия. Лоцман и в этом случае сообщает по требованию капитана все сведения, необходимые для безопасности плавания.

23. При обнаружении лоцманом со стороны капитана судна намерения нарушить какое-либо из правил плавания в районе проводки судна, лоцман обязан предупредить капитана о неправильности его действий.

В случае нарушения капитаном означенных правил, лоцман при первой возможности должен сообщить об этом местному портовому начальству.

24. Капитан обязан безвозмездно снабжать находящегося на судне лоцмана и сопровождающего его лоцманского ученика доброкаче-

¹⁾ См. «Бюл. Ф. и Х.З.» № 14—26 г., стр. 601, № 32—26 г., стр. 1292, № 51—26 г., стр. 1948 и № 48—27 г., стр. 1987.

ственной пищей, а также отвести им отдельное помещение.

25. Капитан, неверно объявивший осадку судна или его чистую регистровую вместимость, подвергается штрафу в размере двукратной ставки причитающегося с него лоцманского сбора, независимо от общей по закону ответственности за последствия, которые могут произойти из-за его неверных показаний.

26. Капитан идущего с моря судна, вызвавший лоцмана и по прибытии последнего отказавшийся от его услуг, обязан уплатить полностью сумму лоцманского сбора, причитающуюся за проводку, для которой лоцман был вызван.

27. В случае, если лоцман будет вытребован на стоящее в порту судно, которое затем не снимается с якоря или швартовов, капитан обязан уплатить за проезд лоцмана на судно и обратно.

28. В случае задержания капитаном лоцмана на судне после окончания проводки, капитан вносит за каждые сутки задержания особое вознаграждение в размере, устанавливаемом Народным Комиссариатом по Военным и Морским Делах по соглашению с Народным Комиссариатом Путей Сообщения.

29. В случае увоза лоцмана за пределы его района, капитан обязан возместить ему стоимость обратного проезда в пределы района и, сверх того, уплатить за каждые сутки пребывания вне пределов района, считая со дня оставления района по день предполагаемого возвращения лоцмана в пределы его района, вознаграждение, указанное в предыдущей статье.

30. В случае, когда судно, приведенное лоцманом, становится в карантин, капитан обязан уплатить лоцману за каждые сутки задержания его в карантине вознаграждение, указанное в ст. 28.

Приложение VI.

О портовых лоцманах.

1. Проводка судов в пределах вод морских торговых портов Союза ССР, ошвартовка, отшвартовка, постановка на якорь в порте или на рейде и с'емка с якоря, а равно перестановка судов осуществляются портовыми лоцманами, состоящими в штатах управлений морских торговых портов.

Примечание. По соглашению Народного Комиссариата Путей Сообщения с Народным Комиссариатом по Военным и Морским Делах обязанности портовых лоцманов могут быть возлагаемы на государственных морских лоцманов.

2. К занятию должности портового лоцмана допускаются лица, имеющие судоводительское звание не ниже капитана малого плавания и выдержавшие испытание в знании лоцманского дела в районе данного порта. Правила и порядок производства испытаний устанавливаются Народным Комиссариатом Путей Сообщения.

3. За оказание судам портовыми лоцманами указанных в ст. 1 услуг управления морских торговых портов взимают плату по таксе, устанавливаемой в порядке ст. 14 положения о портовых сборах и плате за услуги, оказываемые в портах Союза ССР (Собр. Зак. Союза ССР 1926 г. № 12, ст. 85, № 51, ст. 370, № 75, ст. 591 и 1927 г. № 60, ст. 603).

4. Лоцман обязан являться на судно немедленно по вызову капитана. Капитан обязан принимать все необходимые меры к скорейшему и безопасному приему лоцмана на судно и к сохранению в целости его шлюпки.

5. При входе на судно лоцман пред'являет особый бланк установленного Народным Комиссариатом Путей Сообщения образца.

На этом бланке капитан за своею подписью означает: название судна, его флаг, осадку и чистую регистровую вместимость, состояние компаса и механизмов по управлению судном, а также точное время и место принятия лоцмана.

6. Лоцману воспрещается без согласия капитана оставить судно ранее, чем он поставит его на якорь, или ошвартует в безопасном месте, или выведет в море, или будет сменен другим лоцманом.

7. Присутствие лоцмана на судне не снимает с капитана ответственности по управлению судном.

В случае отлучки капитана с командного мостика, он обязан указать лоцману лицо, ответственное по управлению судном во время его отсутствия.

8. В случае требования капитана вывести судно в море, несмотря на заявления лоцмана о невозможности идти в море, спор разрешается местным портовым начальством.

В случае, если капитан, приняв на судно лоцмана, не будет следовать его указаниям или потребует вести судно, когда лоцман находит к тому препятствия, последний имеет право в присутствии третьего лица отказаться от ответственности за последствия.

Лоцман и в этом случае сообщает по требованию капитана все сведения, необходимые для безопасности плавания.

9. При обнаружении лоцманом со стороны капитана судна намерения нарушить какое-либо из правил плавания в районе проводки судна или обязательных постановлений по порту, лоцман обязан предупредить капитана о неправомерности его действий.

В случае нарушения капитаном означенных правил и обязательных постановлений, лоцман должен сообщить об этом местному портовому начальству.

10. Капитан, неверно объявивший осадку судна или его чистую регистровую вместимость, подвергается штрафу в размере двукратной ставки причитающейся с него платы за услуги лоцмана (ст. 3), независимо от общей по закону ответственности за последствия, которые могут произойти из-за его неверных показаний.

11. В случае, если лоцман будет вытребован на стоящее в порте или на рейде судно, которое затем не снимается с якоря или швартовов, капитан обязан уплатить за проезд лоцмана на судно и обратно.

12. В случае увоза лоцмана за пределы его района, капитан обязан возместить ему стоимость обратного проезда в порт его службы и, сверх того, уплатить за каждые сутки пребывания вне пределов района, считая со дня оставления района по день предполагаемого возвращения лоцмана в порт, особое вознаграждение в размере, устанавливаемом Народным Комиссариатом Путей Сообщения.

Приложение VII.

О регистрации договоров церте-
партии и коносаментов.

1. Договоры морской перевозки грузов, предусмотренные в п. «а» ст. 73 (договор церте-партии), а также договоры, предусмотренные в п. «б» той же статьи, если по ним обусловлен фрахт в размере не менее 750 рублей или же перевозится груз одного отправителя весом не менее 100 тонн (хотя бы по нескольким коносаментам), подлежат независимо от флага судна регистрации в соответствующих фрахтовых бюро Народного Комиссариата Внешней и Внутренней Торговли Союза ССР по месту заключения договора, когда грузы перевозятся:

а) из портов Союза ССР за границу и в порты Союза ССР из-за границы; б) между портами Союза ССР в большом каботаже; в) между иностранными портами, если хотя бы одна из сторон договора перевозки является юридическим лицом или гражданином Союза ССР.

2. Из действия ст. 1 изъются договоры: а) заключенные за границей между иностранными юридическими и физическими лицами и б) заключенные для перевозки грузов, проданных на условиях «сиф» по импорту в Союз ССР и купленных на условиях «фоб» по экспорту из Союза ССР.

3. Обязанность предъявления договора к регистрации возлагается на фрахтовую организацию. Однако, при заключении договора за границей между советской и иностранной сторонами, обязанность регистрации сделки всегда лежит на советской стороне.

4. За регистрацию договоров устанавливается сбор в размере 0,25% с суммы фрахта. Поступления указанного сбора образуют специальные средства Народного Комиссариата Внешней и Внутренней Торговли Союза ССР, расходующиеся на содержание фрахтовых аппаратов означенного народного комиссариата. Оказавшиеся к концу бюджетного года остатки от поступлений этого сбора подлежат сдаче в доход казны в сроки, устанавливаемые Народным Комиссариатом Финансов Союза ССР по соглашению с Народным Комиссариатом Внешней и Внутренней Торговли Союза ССР.

Указанный в настоящей статье сбор не взимается в случае регистрации договоров о военных перевозках.

5. Уплата регистрационного сбора возлагается на сторону, предъявляющую договор к регистрации.

6. Договор должен быть предъявлен к регистрации не позднее момента окончания грузовых операций по данному судну в порте Союза ССР. Означенное правило распространяется также на договоры перевозки импортных грузов.

7. Ответственные за непредъявление или несвоевременное предъявление договора к регистрации лица подлежат уголовной ответственности согласно законодательства союзных республик.

8. Фрахтовые бюро вправе отказать в регистрации договора в случае явной невыгодности договора для государства, в том числе и в случае установления чрезмерной фрахтовой ставки.

В отношении договоров, заключенных иностранным концессионером, имеющим по договору право фрахтования судов под продукцию концессии или оборудования концессии, фрахтовые бюро предусмотренным настоящей статьей правом не пользуются.

9. В случае непредъявления в установленный срок к регистрации договора в отношении судна, зафрахтованного для перевозки экспортного груза, а равно в случае отказа фрахтового бюро от регистрации такого договора, таможенные власти не выпускают соответствующего груза.

Приложение VIII.

О диспашерах, о порядке составления диспаш и о морских протестах.

1. Для определения рода аварии, исчисления размеров общей аварии и составления диспаш при товарных биржах состоят диспашеры.

2. Диспашеры состоят на службе товарных бирж и назначаются биржевыми комитетами последних из числа лиц, выдержавших испытание в особой испытательной комиссии в знании законов, правил и постановлений по торговому мореплаванию как Союза ССР, так и иностранных государств, а равно соответствующих международных обычаев.

Диспашерам присваивается печать с надписью «диспашер такой-то товарной биржи», каковая печать выдается диспашеру соответствующим биржевым комитетом.

Диспашеры могут занимать другие должности не иначе, как с разрешения подлежащего биржевого комитета.

3. Особые испытательные комиссии образуются по мере надобности народными комиссариатами торговли союзных республик в составе: председателя по назначению народного комиссариата торговли союзной республики и членов по назначению местного биржевого комитета, уполномоченного Народного Комиссара Путей Сообщения при совете народных комиссаров данной союзной республики и правления Госстраха союзной республики по одному от каждого из указанных органов.

Председателю комиссии предоставляется приглашать сведущих лиц с совещательным голосом.

Выдержавшему испытание комиссия выдает соответствующее удостоверение.

4. Правила, определяющие порядок и размеры вознаграждения диспашеров за составление диспаш, издаются Народным Комиссариатом Внешней и Внутренней Торговли Союза ССР, по соглашению с Народным Комиссариатом Путей Сообщения.

5. При определении рода аварии, исчисления размеров общей аварии и составлении диспаш диспашер, при неполноте постановлений закона, руководствуется международными обычаями торгового мореплавания.

6. Диспашер приступает к производству дела об аварии по заявлению заинтересованных лиц, при чем обязан, прежде всего, составить особое постановление, определяющее род аварии. Заинтересованные лица вправе оспорить это постановление предъявлением иска в подлежащем народном суде. В случае предъявления иска, производство диспаш продолжается только в том случае, если об этом состоится особое определение суда.

7. В случае признания аварии общей, диспашер приступает к составлению диспаши, о чем публикует в «Известиях ЦИК Союза ССР и ВЦИК» и в официальном органе печати по месту составления диспаши. Подобное же объявление диспашер вывешивает в зале товарной биржи.

8. Диспашер указывает в публикации и вывешиваемом объявлении, какие документы и сведения должны ему представить заинтересованные лица для составления диспаши, а равно назначает срок для представления этих документов и сведений, каковой срок, однако, не может быть менее одного месяца. Заинтересованные лица могут представлять диспашеру, в целях защиты своих интересов, кроме требуемых им документов и сведений, и другие документы и сведения, какие ими будут признаны необходимыми.

9. Все документы, на основании которых составляется диспаша, должны быть открыты для обозрения заинтересованных лиц; по требованию последних диспашер обязан выдавать им засвидетельствованные копии с этих документов.

10. Вознаграждение, причитающееся диспашеру, включается им в общий расчет по аварии и взывается со всех лиц, заинтересованных в распределении общей аварии пропорционально долям их участия в таковой.

11. Об окончании составления диспаши диспашер публикует в «Известиях ЦИК Союза ССР и ВЦИК» и в официальном органе печати по месту составления диспаши.

12. Диспаша подписывается диспашером с приложением печати. С момента подписи и приложения печати диспаша считается законченной, имеет силу доказательства и подлежит исполнению по истечении указанных в ст. 13 сроков на предъявление иска, если таковой не предъявлен.

Предъявление иска приостанавливает исполнение диспаши.

По особому постановлению суда диспаша может быть приведена в исполнение и после предъявления иска.

13. Заинтересованные лица имеют право заявить спор против диспаши в исковом порядке в течение месячного срока со дня публикации об окончании составления диспаши, когда общая авария имела место в малом каботаже, и трехмесячного срока, когда она имела место в большом каботаже или заграничном плавании.

14. Заявление о наличии общей или частной аварии или о предполагаемой частной аварии капитан судна делает одной из местных нотариальных контор не позднее 24 часов с момента захода в порт Союза ССР; если же авария имела место во время нахождения в порте Союза ССР, то не позднее 24 часов с момента аварии. Означенное заявление капитан делает, не открывая люков. Капитан может приступить к выгрузке груза до представления означенного выше заявления лишь в случае крайней необходимости.

15. В течение семидневного срока с момента захода в порт или с момента аварии, в зависимости от того, где имела место авария, капитан в дополнение к указанному в предыдущей статье заявлению представляет нотариальной конторе судовой журнал или заверенную им выписку из судового журнала. В случае ги-

бели судового журнала, капитан подробно излагает в поданном нотариальной конторе заявлении все обстоятельства, связанные с аварией.

16. Нотариальная контора на основании заявления капитана и данных судового журнала, а также опроса самого капитана и, по возможности, не менее двух лиц командного состава и двух лиц судовой команды составляет акт о морском протесте.

17. О сделанном капитаном судна заявлении об аварии нотариальная контора немедленно уведомляет управление порта и местную товарную биржу, если таковая имеется. Управление порта и товарная биржа вывешивают сообщение нотариальной конторы на видном месте.

18. В местностях, где нет нотариальных контор, их обязанности по принятию заявлений и совершению морских протестов выполняются органами, на которые законодательством союзных республик, согласно ст. 15 постановления Центрального Исполнительного Комитета и Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 14 мая 1926 года об основных принципах организации государственного нотариата (Собр. Зак. Союза ССР 1926 г. № 35, ст. 252)¹⁾, возложено исполнение нотариальных функций.

19. Принятие заявлений об аварии от капитанов иностранных судов и составление актов о морском протесте может производиться консульскими представителями соответствующих иностранных государств на территории Союза ССР, при условии взаимности.

20. Порядок совершения морских протестов, предусмотренный ст.ст. 14—19 настоящего приложения, применяется и в случае дачи капитаном судна заявления о происшедшем столкновении судов.

Приложение IX.

О затонувшем в море имуществе.

1. Подъем имущества (судна, обломков судна, предметов судового снаряжения, груза и т. п.), затонувшего в пределах портовых вод, прибрежной морской полосы, упомянутой в п. «в» ст. 9 положения об охране государственных границ Союза ССР от 15 июня 1927 г. (Собр. Зак. Союза ССР 1927 г. № 62, ст. 625)²⁾, или внутренних морей Союза ССР, производится на основаниях, указанных в нижеследующих статьях.

2. В тех случаях, когда имущество, затонувшее в пределах портовых вод, на фарватерах или вблизи границ морского торгового порта, препятствует судоходству или производству гидротехнических работ, управление подлежащего торгового порта может установить достаточный по обстоятельствам дела срок для подема имущества с назначением владельцу имущества особого срока для заявления о намерении его поднять. При этом, если владелец затонувшего имущества неизвестен, то управление порта помещает в «Известиях ЦИК Союза ССР и ВЦИК» однократную публикацию, предлагающую владельцу в назначенные управление порта сроки заявить о намерении поднять имущество и осуществить самый подъем.

Если неизвестен владелец затонувшего иностранного судна, но известен флаг этого судна, то, помимо публикации, о назначенных сро-

¹⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 22—26 г., стр. 947.

²⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 49—27 г., стр. 2001.

как сообщается Народному Комиссариату по Иностранным Дела.

3. В тех случаях, когда владелец затонувшего имущества, упомянутого в ст. 2, не делает в назначенный ему срок заявления управлению подлежащего порта на намерении поднять имущество или не осуществит самого под'ема, управление порта принимает меры к под'ему, а в случае необходимости — к уничтожению или удалению этого имущества иным способом.

4. В случаях, не предусмотренных ст. 2, владелец затонувшего имущества может в течение года с того дня, когда имущество затонуло, представить подлежащему органу пограничной охраны Союза ССР заявление о намерении поднять это имущество. В заявлении должен быть указан срок, в который он предполагает закончить работы по под'ему. Орган пограничной охраны обязан назначить владельцу достаточный по обстоятельствам дела срок для под'ема.

Примечание. В случае, если затонуло имущество Народного Комиссариата по Военным и Морским Дела, кроме судов (ст. 12), вопрос о под'еме этого имущества и о сроках под'ема разрешается по соглашению между Народным Комиссариатом по Военным и Морским Дела и пограничной охраной.

5. В случае, если имущество затонуло в пределах акваторий морских крепостных и укрепленных районов, то независимо от соблюдения правил ст.ст. 2—4 для поднятия этого имущества необходимо разрешение Народного Комиссариата по Военным и Морским Дела.

6. Порядок производства работ по под'ему затонувшего имущества, в частности допущение самого владельца этого имущества или по заданию последнего того или иного судопод'емного предприятия, определяется подлежащим органом пограничной охраны.

7. Владелец затонувшего имущества утрачивает свои права на него:

а) в случае, когда ему дан особый срок для заявления о намерении поднять затонувшее имущество (ст. 2), с момента отказа от под'ема этого имущества, либо с момента истечения этого срока, если прямого заявления об отказе с его стороны не последовало, либо с момента истечения срока, назначенного ему для

под'ема затонувшего имущества, если к этому моменту имущество не было поднято; б) в случае, предусмотренном ст. 4, с момента истечения годового срока на заявление о намерении поднять затонувшее имущество, либо срока, назначенного для под'ема имущества, если таковой не был произведен.

8. В случае необходимости немедленного удаления затонувшего имущества, представляющего непосредственную опасность для судоходства, указанные в ст. 3 действия могут быть произведены управлением порта и без назначения владельцу имущества сроков, упомянутых в ст. 2, но с уведомлением о принятых мерах владельца, если таковой известен, или с соответствующей публикацией в «Известиях ЦИК Союза ССР и ВЦИК», если владелец неизвестен.

Предусмотренные настоящей статьей меры в отношении военного имущества должны быть предварительно согласованы с Народным Комиссариатом по Военным и Морским Дела.

9. Имущество, поднятое управлением порта согласно ст. 8, а в случае невозможности или нецелесообразности его хранения — вырученная от его продажи сумма, выдается владельцу затонувшего имущества по его явке, если таковая последует не позднее двух лет с того дня, когда имущество затонуло. По истечении этого срока владелец теряет свои права на имущество.

10. Управлению торгового порта возмещаются из стоимости поднятого им, согласно ст.ст. 3 и 8, имущества издержки, связанные с под'емом этого имущества.

11. В тех случаях, когда затонувшее имущество будет поднято случайно, лицо, поднявшее его, обязано сдать его управлению подлежащего порта, при чем это лицо имеет право на получение вознаграждения в размере одной трети стоимости поднятого имущества.

12. Настоящее приложение (IX) к кодексу торгового мореплавания Союза ССР не распространяется на суда военного флота Союза ССР.

Председатель ЦИК СССР М. Калинин.

Зам. Председателя СНК СССР В. Шмидт.

Секретарь ЦИК СССР А. Енукидзе.

Москва, Кремль, 14 июня 1929 г.

(С. З. С. 17/VII—29 г. № 41, стр. 366).

Труд и соцстрах

Труд

ПОСТАНОВЛЕНИЕ СНК СССР

об изменении примечания к ст. 1 постановления Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 27 марта 1928 года о мерах к усилению обслуживания детей работниц яслями.

Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляет:

Изложить примечание к ст. 1 постановления Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 27 марта 1928 года о мерах к усилению обслуживания детей работниц яслями (Собр. Зак. Союза ССР 1928 г. № 21, ст. 190)¹⁾ в следующей редакции:

«Примечание. Порядок уплаты взносов на содержание яслей и списки предприятий, обязанных их производить, устанавливаются высшими советами народного хозяйства Союза ССР и союзных республик и другими народными комиссариатами и кооперативными центрами, в ведении которых состоят соответствующие производственные предприятия, по соглашению с народными комиссариатами здравоохранения, а также с Всесоюзным Центральным Советом Профессиональных Союзов и республиканскими советами профессиональных союзов по принадлежности».

Зам. Председателя СНК СССР В. Шмидт.
Управделами СНК СССР и СТО Н. Горбунов.
Москва, Кремль, 1 марта 1929 г.

(С. З. С. 18/VII—29 г. № 42, ст. 374).

¹⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 20—28 г., стр. 891.

ПОЛОЖЕНИЕ, УТВ. НКТ СССР 12 ИЮЛЯ 1929 г., № 222

О цеховых расценочно-конфликтных комиссиях.

(Издано на основании ст. 8 утвержденных ЦИК и СНК СССР 29 августа 1928 г. правил о примирительно-третейском и судебном рассмотрении трудовых конфликтов—Собр. Зак. СССР 1928 г. № 56, стр. 495)¹⁾.

1. Цеховые расценочно-конфликтные комиссии организуются в предприятиях, имеющих не менее тысячи работников, при условии, если в предприятии имеется не менее трех цехов с числом работников не менее ста пятидесяти в каждом и если притом в данном цехе организовано цеховое профессиональное бюро (цехпрофбюро).

К цехам приравниваются отделы, мастерские и иные тому подобные подразделения.

2. Цеховые расценочно-конфликтные комиссии организуются и действуют на общих основаниях с общезаводскими (общефабричными) расценочно-конфликтными комиссиями, согласно общему положению о расценочно-конфликтных комиссиях, утвержденному НКТ СССР 12 декабря 1928 г. за № 722²⁾ (Изв. НКТ СССР, 1928 г. № 51—52), с изъятиями, указанными в настоящем положении.

3. Решения цеховых расценочно-конфликтных комиссий по вопросам, указанным в ст. 9 общего положения о расценочно-конфликтных комиссиях, по общему правилу, подлежат утверждению общезаводской (общефабричной) расценочно-конфликтной комиссии.

По соглашению профсоюза с нанимателем или по решению общезаводской (общефабричной) расценочно-конфликтной комиссии, цеховым расценочно-конфликтным комиссиям может быть предоставлено право выносить окончательные решения по отдельным категориям вопросов, указанных в той же статье.

4. Из конфликтов, указанных в ст. 10 общего положения о расценочно-конфликтных комиссиях, к ведению цеховых расценочно-конфликтных комиссий не относятся конфликты по вопросам перевода на другую работу вне данного цеха, по вопросам увольнения за неисполнение обязанностей, по вопросам выдачи спецодежды и спецпитания и, в подлежащих случаях, денежной компенсации за них, применения сокращенного рабочего дня и удлиненного отпуска. Эти конфликты подлежат рассмотрению общезаводской (общефабричной) расценочно-конфликтной комиссии.

Решения цеховых расценочно-конфликтных комиссий по остальным конфликтам, указанным в ст. 10 общего положения о расценочно-конфликтных комиссиях, являются окончательными и не нуждаются в утверждении общезаводской (общефабричной) расценочно-конфликтной комиссии.

5. Вопросы об установлении или изменении условий труда (ст. 9 общ. пол. о расценочно-конфликтных комиссиях), не получившие разрешения в цеховых расценочно-конфликтных комиссиях, передаются в 3-дневный срок на разрешение общезаводской (общефабричной) расценочно-конфликтной комиссии.

Остальные вопросы, не получившие разрешения в цеховых расценочно-конфликтных комиссиях, могут быть переданы на разрешение трудовой сессии нарсуда заинтересованными лицами в установленные для этого сроки.

6. Цеховые расценочно-конфликтные комиссии не могут рассматривать дела, разрешенные или находящиеся на разрешении в общезаводской (общефабричной) расценочно-конфликтной комиссии.

7. Решения цеховых расценочно-конфликтных комиссий не должны содержать в себе нарушений решений общезаводской (общефабричной) расценочно-конфликтной комиссии по тому же вопросу. Решения, содержащие такие нарушения, могут быть отменены соответствующим органом труда в порядке надзора.

Наркомтруд СССР Н. Угланов.

Чл. Колл. НКТ СССР, Зав. Тариф. Отд. Авдеев.

Согласовано с ВЦСПС: Вейнберг.
(Т. 6/VIII—29 г. № 178).

ПОЛОЖЕНИЕ, УТВ. ВСНХ СССР И ВЦСПС 25 ИЮЛЯ 1929 г.,

О временных контрольных комиссиях при трестах и синдикатах.

Цели и задачи временных контрольных комиссий.

1. В целях наилучшей проработки вопросов хозяйственной деятельности трестов до их обсуждения на производственной конференции по тресту (промфинпланы, балансы, отчеты и вопросы капитального строительства, рационализации, себестоимости продукции, подготовки к переходу на 7-часовой рабочий день и т. д.) и в целях большего приближения массы рабочих к делу управления промышленностью, организуются временные контрольные комиссии при трестах.

2. Временные контрольные комиссии при трестах создаются в качестве временных органов при союзных организациях, объединяющих предприятия данного треста, для выполнения отдельных поручений союзов на срок, достаточный для выполнения этих поручений. Окончанию работы их должен предшествовать созыв производственной конференции по тресту.

Примечание. Первая группа ВКК при трестах организуется по особому списку, устанавливаемому соответствующими ЦК союзов, по соглашению с ВЦСПС и ВСНХ СССР.

Порядок организации и работы ВКК при трестах.

3. Количество членов временной КК определяется по соглашению соответствующей профорганизации с трестом. Члены временной КК избираются на производственных конференциях наиболее крупных предприятий, входящих в трест, и утверждаются соответствующим союзным органом.

4. Тема работы ВКК устанавливается соответствующей союзной организацией до выборов состава ВКК. Одновременно устанавливается твердый срок, достаточный для углубленного изучения и подготовки порученного ВКК вопроса.

¹⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 38—28 г., стр. 1769.

²⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 2—29 г., стр. 23.

5. Временные контрольные комиссии как в рабочее, так и нерабочее время производят свою работу в месте пребывания правления треста или в том или другом предприятии треста.

В необходимых случаях члены ВКК освобождаются от работы на производстве с оплатой по среднему заработку за счет треста.

Освобождение членов КК производится по соглашению союза с трестом.

Методы работы ВКК.

6. На основе полученной темы и срока своей работы ВКК составляет план изучения темы и календарь своей работы. План изучения темы согласуется с руководящей союзной организацией.

7. В целях одновременного изучения ряда отдельных вопросов темы, ВКК разбивается на группы, распределяя между последними те или иные вопросы и объекты изучения, работу треста предприятий, объединяемых им.

8. Правление треста и заводоуправления предоставляют ВКК для ознакомления необходимые материалы, доклады, отчеты, проекты, сметы и пр.

На ряду с этим они дают ВКК необходимые справки и разъяснения, как в устном, так и в письменном виде.

9. Для осуществления работ, требующих специальных знаний, ВКК по соглашению с трестом может приглашать сведущих лиц (инженеров, экономистов, бухгалтеров и проч.), оплата которых производится за счет треста. На ряду с этим ВКК может приглашать представителей и работников местных органов РКИ для содействия и помощи в ее работе.

10. При изучении ряда вопросов порученной темы, затрагивающих деятельность отдельных предприятий треста, ВКК привлекает к их изучению производственное совещание названных предприятий, используя материалы их деятельности, ставя на обсуждение и проработку отдельные вопросы своей работы. Также привлекается к работе по содействию ВКК местная эконокомиссия треста.

11. Свои выводы и заключения по изучаемой теме временная КК треста представляет союзу. Выводы и предложения КК обсуждаются на производственной конференции по тресту и по утверждению союзом передаются тресту для выполнения.

Зам. Председателя ВСНХ СССР Косиор.

Секретарь ВЦСПС Акулов.

(Т. 4/VIII—29 г. № 177).

Опубликованы:

При приказе НКПС от 20 июля 1929 г. № 975 обязательное постановление НКТ СССР от 1 июля 1929 г. № 212 о штрафах за нарушение законодательства о труде на жел.-дор. и водном транспорте (Пр. НКПС 20/VII—29 г. № 975).

УССР.

Постановление ВУЦИК и СНК УССР от 27 февраля 1929 г. «О трудовой дорожной повинности» и инструкция, утвержденная Глав. Упр. шоссейных и грунтовых дорог и автотранспорта при СНК УССР «О трудовой дорожной повинности», изданная в соответствии со статьей 6 вышеуказанного постановления (С. У. У. 10/IV и 4/VI—29 г. № № 7, ст. 63 и II отд. № 8, ст. 34).

Социальное страхование

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ЦИК и СНК СССР

о социальном страховании лиц, занятых по найму в домашнем хозяйстве.

Центральный Исполнительный Комитет и Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляют:

1. Взносы на социальное страхование лиц, занятых по найму в домашнем хозяйстве (нянь, кухарок, кормилиц и т. п.), уплачиваются: нанимателями из числа трудящихся в размере до 10 проц. и прочими нанимателями—в размере 20 проц. со средней заработной платы указанных работников. Средняя заработная плата этих работников устанавливается страховыми кассами по соглашению с соответствующими местными органами профессионального союза работников народного питания.

2. Условия, нормы и порядок обеспечения лиц, занятых по найму в домашнем хозяйстве, в частности порядок исчисления пособий и пенсий для этих лиц, устанавливаются Союзным Советом Социального Страхования при Народном Комиссариате Труда Союза ССР по согласованию с Всесоюзным Центральным Советом Профессиональных Союзов.

3. Постановление Центрального Исполнительного Комитета и Совета Народных Комиссаров Союза ССР от 25 сентября 1925 года о социальном страховании лиц, занятых по найму в домашнем хозяйстве (С. 3. Союза ССР 1925 г. № 6, ст. 491)¹⁾, отменяется.

Председатель ЦИК СССР Г. Мусабеков.

Зам. Председателя СНК СССР В. Шмидт.

И. о. Секретаря ЦИК СССР С. Чуцаев.

Москва, Кремль, 17 июля 1929 г.

(Изв. ЦИК 8/VIII—29 г. № 180).

Разные постановления

ПОСТАНОВЛЕНИЕ ЦИК и СНК СССР

об изменении ст.ст. 14 и 15 положения о въезде в пределы Союза ССР и выезде из пределов Союза ССР.

Центральный Исполнительный Комитет и Совет Народных Комиссаров Союза ССР постановляют:

Выделить ст.ст. 14 и 15 положения о въезде

в пределы Союза ССР и выезде из пределов Союза ССР (Собр. Зак. Союза ССР 1925 г. № 37, ст. 277)²⁾ в особый подраздел «Д», изложив его в следующей редакции:

¹⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 18—25 г., стр. 32.

²⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 2—25 г., стр. 1.

Д. О выдаче паспортов военнослужащим и военнообязанным.

«14. Выдача заграничных паспортов лицам, состоящим в рядах Рабоче-Крестьянской Красной армии, производится подлежащими органами с соблюдением особых правил, устанавливаемых Народным Комиссариатом по Военным и Морским Делах по согласованию с Объединенным Государственным Политическим Управлением».

«15. Выдача общегражданских и служебных заграничных паспортов не состоящим в рядах Рабоче-Крестьянской Красной армии военнослужащим и военнообязанным производится подлежащими органами с соблюдением нижеследующих условий: а) военнослужащие переменного состава территориальных частей во время нахождения их вне рядов Рабоче-Крестьянской Красной армии должны представить разрешение на выезд из пределов Союза ССР от командования подлежащей территориальной дивизии или равного ей войсковое соединения; б) остальные военнослужащие и военнообязанные, находящиеся вне рядов Рабоче-Крестьянской Красной армии (за исключением состоящих в долгосрочном отпуску или запасе лиц рядового состава), должны представить разрешение на выезд из пределов Союза ССР от местного органа военного управления по месту их постоянного жительства; в) военнослужащим и военнообязанным рядового состава, состоящим в долгосрочном отпуску или запасе, заграничные паспорта выдаются на равных с остальными гражданами основаниях при условии соблюдения ими правил воинского учета».

Председатель ЦИК СССР Г. Мусабеков.
Зам. Председателя СНК СССР Я. Рудзутак.
И. о. Секретаря ЦИК СССР С. Чупцаев.
Москва, Кремль, 17 июля 1929 г.
(Изв. ЦИК 9/VIII—29 г. № 181).

ПОСТАНОВЛЕНИЕ СТО

об изменении постановления Совета Труда и Обороны от 13 июля 1928 года об обязательном окладном страховании в сельских местностях на 1928/29 г.

Совет Труда и Обороны постановляет: Внести нижеследующие изменения в постановление Совета Труда и Обороны от 13 июля 1928 года об обязательном окладном страховании в сельских местностях на 1928/1929 г. (Собр. Зак. Союза ССР 1928 г. № 47, ст. 419) ¹⁾:

1. Освободить на 1928/1929 год от обязательного окладного страхования строений от огня Кабардино-Балкарскую, Чеченскую и Ингушскую автономные области Северо-Кавказского края, а также Даргинский, Дербентский, Кайтаго-Табасаранский, Кюринский, Лакский и Самурский округа и Тляринский и Эчединский районы Хасав-Юртовского округа Дагестанской Автономной Советской Социалистической Республики.

¹⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З. № 34—28 г., стр. 1563.

2. Понизить на 40% норму обеспечения по страхованию от огня строений азиатского типа в Каракольском и Нарынском кантонах Киргизской Автономной Советской Социалистической Республики.

Зам. Председателя СТО В. Шмидт.
Управделами СНК СССР и СТО

Н. Горбунов.

Москва, Кремль, 5 июля 1929 г.
(С. З. С. 18/VII—29 г. № 42, ст. 379).

ЦИРКУЛЯР НКВД РСФСР ОТ 10 ИЮЛЯ 1929 г. № 232

Дополнение § 14 инструкции о порядке выдачи гражданам СССР общегражданских заграничных паспортов и виз для иностранцев.

Начальникам Краевых, Областных, Губернских Административных Отделов, Начальникам Административных Отделов Автономных Областей.

Копия: Для сведения НКВД Союзных и Автономных Республик.

Народный Комиссариат Внутренних Дел предлагает принять к руководству следующее:

1. Дополнить § 14 инструкции о порядке выдачи гражданам СССР общегражданских заграничных паспортов и виз для иностранцев, опубликованной в «Бюллетене НКВД» № 35 1928 г. ¹⁾, следующим примечанием:

Примечание. Заявления о выезде за границу в заокеанские страны от эмигрантов адмоотделами принимаются к производству только в том случае, если эмигрантами представляются справки (письма) Совторгфлота или Рускапа на которых имеется виза генерального инспектора по иммиграции при Наркомпути о том, какими они являются эмигрантами: припейдными, кредитовыми или кассовыми. В этих справках должно быть также указано о том, каким образом оплачиваются показные деньги — за счет присланных из-за границы или же в советских денежных знаках за счет лиц, ходатайствующих о выезде».

В случае разрешения выезда общегражданские заграничные паспорта должны выдаваться только в том случае, если представляется регистрационная карточка Совторгфлота или Рускапа, на которых имеется виза генерального инспектора по иммиграции при Наркомпути.

Если ходатайства о выезде подаются непосредственно лицами, желающими выехать, а агентами Совторгфлота или Рускапа, то подача ходатайств о выезде, также получение паспортов, последними может производиться только в том случае, если ими представляются официально заверенные доверенности (сельскими советами, виками, рикам, нарсудами и нотариусами) от лиц, желающих эмигрировать за границу.

Наркомвнудел РСФСР Вл. Толмачев.
(Бюл. НКВД 24/VII—29 г. № 27, ст. 537).

¹⁾ См. «Бюл. Ф. и Х. З.» № 46—28 г., стр. 2172, и (поправка) 15—29 г., стр. 44.

А л ф а в и т

Административно-хозяйственные расходы.—Исчисление административно-управленческих расходов на 1929/30 г. по сметам госбюджетных учреждений. 33—1.

Бюджет.—Исчисление административно-управленческих расходов на 1929/30 г. по сметам госбюджетных учреждений. 33—1.

Бюджет местный.—Распределение штрафных сумм, взыскиваемых за несдачу хлеба. 33—1.

Валюта.—Продажа лицам, приехавшим в СССР предметов старины и искусства, а также вывоз ими этих предметов за границу. 33—2*.

Ввоз и вывоз.—Продажа лицам, приехавшим в СССР предметов старины и искусства, а также вывоз ими этих предметов за границу. 33—2*.

Взыскание.—Мероприятия по обеспечению поступлений платежей за проданные в рассрочку с.х. машины и орудия. 33—3.

Военнослужащие.—Выдача заграничных паспортов в. и военнообязанным. 33—43.

Дорожное хозяйство.—Постановление и инструкция о трудовой дорожной повинности (УССР). 33—43*.

Железные дороги — Предоставление Контрагентству Печати монопольного права торговли произведениями печати на ж.-д. транспорте. 33—7*.

Иностранцы.—Выдача заграничных паспортов и виз для и. 33—44.

Кожевенная промышленность.—Временный стандарт на кожсырье. 33—7*.

Запрещение агентам по сборке утильсырья заготовок кожсырья. 33—7.

Нормирование расходов по заготовке кожсырья и надбавок при сдаче потребителям. 33—7*.

Расценка кожсырья разных сортов и различных способов консервирования. 33—7*.

Стандартная камера по кожсырью. 33—7*.

Контрактация.—Заготовительные цены и авансы на семена трав при к. в 1929/30 г. 33—7*.

Купля-продажа.—Мероприятия по обеспечению поступлений платежей за проданные в рассрочку с.х. машины и орудия. 33—3.

Лес.—Денежный фонд для льготных и бесплатных отпусков л. трудовому населению. 33—9*.

Операционный план лесного хозяйства РСФСР на 1928/29 г. 33—9*.

Мукомольная промышленность.—Гарнцевый сбор в кампанию 1929/30 г. 33—5.

Паспорта.—Выдача заграничных п. военным и военнообязанным. 33—43.

Выдача заграничных п. и виз для иностранцев. 33—44.

Перевозки.—Кодекс торгового мореплавания. 33—9, 12.

Переселение.—Порядок выдачи ссуд переселенцам. 33—3.

Планы.—Операционный п. лесного хозяйства РСФСР на 1928/29 г. 33—9*.

Подходный налог.—Изменение сроков уплаты авансов по п. н. лицами, впервые облагаемыми по расписанию № 3. 33—3.

Сроки уплаты п. н. курортами и курортными трестами. 33—3.

Повышение аванса по п. н. для плательщиков, облагаемых по расписанию № 3. 33—2.

Промналог.—Льготы по п. акц. о-ву «Металлоклад». 33—2.

Уплата авансов по п. частными предприятиями на Нижегородской ярмарке 1929 г. 33—2.

Штраф за непредъявление налоговому надзору регистрационных удостоверений и квитанций в уплате п. 33—2.

Профсоюзы.—Временные контрольные комиссии при трестах и синдикатах. 33—42.

Пушнина.—Предельные отпускные цены мехообработывающей промышленности на меховые товары. 33—7*.

Расценочно-конфликтные комиссии.—Положение о цеховых РКК. 33—42.

Садоводство.—Использование национализированных садов. 33—7.

Сборы.—Гарнцевый с. в кампанию 1929/30 г. 33—5.

СП6ГУ

Сельскохозяйственные машины.—Отчисление 1½% при продаже с.-х. инвентаря на создание фонда для техпомощи и организации ремонтной сети. 33—6.

Мероприятия по обеспечению поступлений платежей за проданные в рассрочку с. м. и орудия. 33—3.

Сельхозналог.—Льготы по с. героям труда. 33—9.

Применение льгот по агроминимуму. 33—9.

Семена.—Правила контроля за качеством семенного материала. 33—7*.

Синдикаты.—Временные контрольные комиссии при трестах и с. 33—42.

Социальное страхование.—С. с. лиц, занятых по найму в домашнем хозяйстве. 33—43.

Ссуды.—Порядок выдачи с. переселенцам. 33—3.

Страхование.—Изменение постановления СТО об окладном с. в сельских местностях на 1928/29 г. 33—44.

Строительные материалы.—Норма естественной убыли для с. м. при хранении на складах, постройках и т. п. местах и при авто-гужевого перевозках. 33—5*.

Строительство.—Непромышленное с. в 1928/29 г. 33—4.

Основания и фундаменты под сооружения. 33—5*.

Порядок утверждения проектов непромышленного с. 33—4.

Составление и периодическая публикация порайонных лимитов стоимости главных видов стройработ по укрупненным измерителям. 33—5*.

Учет с. 33—5*.

Судоходство.—Кодекс торгового мореплавания. 33—9, 12.

Текстильная промышленность.—Изменение ширины льняных товаров. 33—7*.

Основной торговый преysкурant ВТС на трикотажные изделия «Севкавтекстильтреста» (поправка). 33—7*.

Цены на хлопчато-бумажную вату «Всекоопинсоюза». 33—7*.

Торговый флот.—Кодекс торгового мореплавания. 33—9, 12.

Транспорт.—Кодекс торгового мореплавания. 33—9, 12.

Предоставление Контрагентству Печати монопольного права торговли произведениями печати на жел.-дор. т. 33—7*.

Штрафы за нарушение законодательства о труде на жел.-дор. и водном т. 33—43*.

Тресты.—Временные контрольные комиссии при т. и синдикатах. 33—42.

Труд.—Штрафы за нарушение законодательства о т. на жел.-дор. и водном транспорте. 33—43*.

Трудовая повинность.—Постановление и инструкция о трудовой дорожной повинности (УССР). 33—43*.

Трудовые конфликты.—Положение о цеховых расценочно-конфликтных комиссиях. 33—42.

Фонды.—Отчисление 1½% при продаже сельскохозяйственного инвентаря на создание ф. для техпомощи и организации ремонтной сети. 33—6.

Хлебозаготовки.—Гарнцевый сбор в кампанию 1929/30 г. 33—5.

Цены.—Заготовительные цены и авансы на семена трав при контрактации в 1929/30 г. 33—7*.

См. «Кожевенная промышленность».

См. «Пушнина».

См. «Текстильная промышленность».

Штрафы.—Распределение штрафных сумм, взимаемых за неспадчу хлеба. 33—1.

Ш. за нарушение законодательства о труде на жел.-дор. и водном транспорте. 33—43*.

Ш. за непредъявление налоговому надзору регистрационных удостоверений и квитанций в уплате промналога. 33—2.

Ярмарки.—Уплата авансов по промналогу частными предприятиями на Нижегородской я. 1929 г. 33—2.

Ясли.—Меры к усилению обслуживания детей работниц я. 33—41.

СПбГТУ

ГОСФИНИЗДАТ

Москва, Пушечная, 10. Магазин—Кузнецкий Мост, 13.

НОВЫЕ КНИГИ

КРЕДИТ И БАНКИ

Теория банковского кредита, организация банковского дела, банки в СССР и за границей. Цена 3 р. 75 к.

КРЕДИТ И КОН'ЮНКТУРА

(Сборник статей). Цена 1 рубль.

П. В. МИКЕЛАДЗЕ

Единый финансовый план

Цена 40 копеек.

Проф. М. СОБОЛЕВ

ОСНОВНЫЕ ВОПРОСЫ РЕОРГАНИЗАЦИИ КРЕДИТНОЙ СИСТЕМЫ СССР

Цена 50 копеек.

РЕФОРМА КРЕДИТА

Сборник под редакцией Г. Л. Пятакова. Цена 1 р.

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ФИНАНСОВОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО СССР

Москва, Пушечная (б. Софийка), 10. Телефон 4-87-27.

„БЮЛЛЕТЕНЬ
ФИНАНСОВОГО И ХОЗЯЙСТВЕННОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА“

ПРОДОЛЖАЕТСЯ ПОДПИСКА на 1929 год.

Выходит с 1 июня 1925 г. ЕЖЕНЕДЕЛЬНО.

„Бюллетень“ выходит еженедельно по пятницам и содержит в себе все законы СССР и РСФСР, опубликованные за истекшую неделю, а также ведомственные распоряжения всех наркоматов, постановления Моссовета, его органов и судебную практику.

ИЗ ОТЗЫВОВ ПЕЧАТИ:

„Выходя еженедельно и притом весьма аккуратно, „Бюллетень“ успевает отражать на своих страницах все законы и постановления, вышедшие за неделю, включая и те, которые опубликованы непосредственно перед его выходом в свет. Эта аккуратность в выходе и свежесть помещаемого материала являются одним из главнейших достоинств „Бюллетеня“. Весьма ценным является также самый принцип объединения законов и постановлений, касающихся самых различных сторон жизни Советского Союза, что дает возможность следящим за „Бюллетенем“ быть в курсе тех изменений и нововведений, которые происходят во всех областях.

„Бюллетень“ за время своего существования получил заслуженную популярность в среде административных, хозяйственных и судебных работников. Для всех их „Бюллетень“ является положительно незаменимым настольным пособием.

„Известия ЦИК“ от 12/VIII—28 г. № 186.

„Рецензируемое издание стоит общественного внимания. Оно может и должно помочь каждому работнику быть постоянно в курсе всех правительственных и ведомственных постановлений и быстро находить среди них нужное. В издаваемом „Бюллетене“ полно, аккуратно и весьма опрятно помещаются уже опубликованные примерно в 50 разных правительственных и ведомственных изданиях все постановления и распоряжения как законодательных органов, так и ведомств. К особым достоинствам „Бюллетеня“ следует отнести то, что, благодаря еженедельности журнала в каждом номере „Бюллетеня“ помещается самый свежий материал. Разумно надумано помещение в каждом выпускаемом номере „Бюллетеня“ алфавитного указателя вопросов, о которых говорится в этом же номере“.

„Правда“ от 30/IX—26 г. № 225.

„Давая, как и в прошлом году, обстоятельные своды состоявшихся за неделю узаконений, „Бюллетень“, конечно, должен стать необходимой справочной книгой для каждого финансиста и хозяйственника и для всякого хозяйственного учреждения. Заслуживает особого внимания и то обстоятельство, что издание ведется в необычно быстром темпе шаг-в-шаг с самой жизнью“.

„Эконом. Жизнь“ от 18/IV—26 г. № 89.

„Считаем своим долгом отметить достоинство названного выше издания, как наиболее удачного опыта систематизации и кодификации законодательства, под углом зрения удовлетворения запросов не только юристов-практиков, но и более широких запросов, равнохарактерных в своих требованиях, лиц и органов, как, напр, работников народного хозяйства финансов, судебных и др.

Сравнительно доступное по цене, безукоризненное по внешности издание, регулярность и своевременность выхода в свет еще более увеличивают достоинства „Бюллетеня“, выделяя его из ряда других изданий, преследующих аналогичные цели“.

Отп. Центр. Консулт. Моск. Губ. Колл. Защитников от 29/IX—27 г. № 11.

Редакция—Пушечная (б. Софийка), 10. Телефон 3-45-62.

УСЛОВИЯ ПОДПИСКИ: на 1 год—18 р., на 6 мес.—10 р., на 3 мес.—6 р. Для финансовых, банковских и судебных работников и членов коллегии защитников, работников юридических консультаций профсоюзов: на 1 год—12 р., на 6 мес.—7 р., на 3 мес.—4 р.

Означенной категории подписчиков допускается рассрочка: при подписке—6 р. и 1 мая 6 р. Имеются в продаже в небольшом количестве комплекты „Бюллетеня“ за 1925, 1926 и 1927 гг.

Подписчики, желающие получать выпускаемые каждые 6 месяцев сводные алфавитные указатели, прибавляют к годовой плате 2 рубля.

Гл. Контора Государственного Финансового Издательства: Москва, Пушечная (Софийка), 10. Телефон 4-87-27. Книжный магазин Издательства: Кузнецкий Мост, 13.